

المصالح الفرنسية فى ميناء الإسكندرية

فى عهد إسماعيل (١٨٦٣ - ١٨٧٩)

د/أحمد عبدالعزيز على عيسى- أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد- كلية الآداب - جامعة دمنهور

مقدمة

اتجهت أنظار الدول الأوروبية - بصفة عامة - إلى ميناء^(١) الإسكندرية بسبب تفوقه على غيره من موانئ مصر البحرية الشمالية الأخرى كرشيد، ودمياط لموقعه الجغرافى؛ وبالرغم من افتتاح قناة السويس سنة ١٢٨٦هـ / ١٨٦٩م؛ وإنشاء ميناء بورسعيد، فقد ظل ميناء مصر الأول فى خدمة تجارة مصر الخارجية؛ أما مهمة الاتصال التجارى بين الشرق والغرب فقد تولاهها ميناء بورسعيد.

خرجت من هذه الدول فرنسا خاصة بعد أن أظهرت إنجلترا اهتماماً بالغاً بهذا الميناء إنشائياً، وإدارياً، واقتصادياً سعياً للسيطرة على مقدرات الأمور فيه بهدف حماية مصالحها، وبسط نفوذها، ومن ثم حاولت فرنسا منافسة إنجلترا فى هذا المجال عن طريق مشاركتها فى هذه النواحي - وإن لم يكن على قدم المساواة مع إنجلترا - رغبة منها فى الاستفادة من إمكانية الميناء الإستراتيجية، والاقتصادية، وتحجيم نفوذ إنجلترا فى الميناء بصفة خاصة، ومصر بصفة عامة حتى لا تتفرد بالتدخل فى شئون مصر.

ومن هنا عالج هذا البحث عدة إشكاليات وهى توضيح السياسة التى رسمتها فرنسا من أجل تحقيق أهدافها أمام منافستها الأولى فى ذلك ألا وهى إنجلترا والتى تمثلت فى الوجود القنصرلى الفرنسى فى الميناء، ودورها فى إصلاحاته، وإدارته، وأخيراً مصالحها الاقتصادية فيه. أولاً- الوجود القنصرلى الفرنسى فى الميناء

نظراً لتوافد الفرنسيين ورعاياهم - كغيرهم من الأجانب - بمصر لاسيما بموانئها البحرية فى تلك الفترة لخدمة نشاطهم الاقتصادى بها، فقد تطلب الأمر وجود القنصرل الفرنسى الذى كان بمثابة الرئيس المباشر لجاليته، لذا جاءت مهامه - كغيره من القناصل - فى مراقبة، ومتابعة ما يجرى بمصر، فضلاً عن إرسال التقارير إلى حكومته لإطلاعها على سير الأمور، ورغم تعدد مهامه إلا أنها بشكل عام لم تخرج عن شقين: الأول: النهوض بتجارة بلاده، ومراعاة مصالحها، ومواجهة أى منافسة من الدول الأوروبية الأخرى، والشق الآخر هو المحافظة على سلامة رعايا دولته، ومراقبة نشاطهم، ومعاقبته فى حالة إثبات مخالفتهم بترحليهم إلى بلاده. وهذا يعنى أن وظيفة القنصرل كانت تخول صاحبها ولاية القضاء للفصل فى القضايا المدنية لبنى جنسه، أما القضايا الجنائية فكان يبعث بمرتكبيها من جاليتة إلى دولته لمحاكمتهم، كما كان يتدخل فى التخفيف عن كاهل جاليتة فيما يطلب منهم من غرامات، وهدايا لذوى السلطة بمصر^(٢).

وبصفة عامة لم تقتصر مهام القنصرل بإطلاع بلاده باستمرار عن أحوال مصر التجارية بل أيضاً أحوالها السياسية^(٣). ومن ثم لعب القنصرل دوراً مهماً فى فتح أبواب مصر للرأسمالية الغربية، ولهجرة الأوروبيين إلى البلاد^(٤).

وفى نظير ذلك حصل على رسم القنصلية، أو ما يعرف "بالقنصلاتو" وهو من أهم إيراداته، ويحصل عليه من التجار، وأصحاب المراكب سواء من دولته، أو من الجنسيات الأخرى التى تتاجر تحت علم دولته، وقيمتها تتراوح ما بين ٢ - ٣٪ من قيمة البضائع نظير تصديقه على المستندات الخاصة بتجارتهم، ودخولها البلاد. وكان القنصل يعطى نسبة من هذا الرسم لنوابه بالإسكندرية، ورشيد، ودمياط، ولكن بسبب تغاضى بعض القناصل عن أخطاء التجار، وإقبالهم على عمليات التهريب نظير حصولهم على هذا الرسم فقد ألغى رسم القنصلية سنة ١١٣٤هـ / ١٧٢١م، واكتفى براتبهم المحدد من قبل حكوماتهم^(٥).

ومما تجدر الإشارة إليه أن القنصل الفرنسى باشر بنفسه - غالبًا - إلى جانب مهامه الأساسية داخل المدينة - حسبما ورد فى الوثائق - الإشراف على مصالح الفرنسيين، ورعاياهم^(٦) سواء الإدارية، والاقتصادية وما ارتبط بها من قضايا تجارية بمينائها^(٧) ونادرًا ما استعان بوكيل له لمباشرة مهامه نيابة عنه فى حال انشغاله بأمر بنى جنسه بالمدينة، أو لسفره إلى بلاده، وغير ذلك^(٨)؛ ربما يرجع ذلك إلى أن مصالح الفرنسيين، ورعاياهم بالميناء لا تستدعى لوجود وكيل للقنصل فى معظم الأحيان بعكس البريطانيين أصحاب المصالح الكبرى بمصر، وموانئها البحرية؛ لكن ذلك لم يمنع من وجود معاونين له من أجل تسيير الأمور داخل الميناء سيتم ذكرهم فيما بعد.

تعددت القضايا التى حضر القنصل بدعوة من الضبطية أو المحاكم القنصلية^(٩) للنظر فيها، وحسمها دون تحيز، كان من بين هذه القضايا امتناع بعض الفرنسيين عن تقديم بسابوراتهم عند دخولهم الميناء ربما لإهمال منهم فى تجديدها بعد انتهاء مدة السفر بها إلى مصر، أو اكتشاف حقيقة الأمر بأنهم ليسوا فرنسيين أو من الرعايا مستغلين نفوذ القنصل فى التستر عليهم، ودخولهم البلاد دون مشكلات.

فهناك أمثلة على ذلك منها على سبيل المثال لا الحصر أرسل خمسة أشخاص إلى ضبطية الإسكندرية لامتناعهم تقديم بسابوراتهم لمفتشى قلم البسابورات بالميناء بحجة ضياعها، فقدموا أوراق تفيد بأنهم فرنسيين فاستدعى القنصل للضبطية لحضور التحقيق معهم للتأكد من صحة كلامهم، واستخراج بسابورات لهم^(١٠)، كما حضر شخص وزوجته للضبطية لادعائهما بأنهما فرنسيين دون وجود بسابورات لديهما فتم التحقيق بواسطة القنصل، والذى أكد للضبطية أنهما فرنسيين، وتم استخراج بسابورات لهما^(١١)، كما أنكر أحد الأشخاص وجود بسابورت معه لضياعه، وأنه جاء للإسكندرية كفرنسى للإقامة بها، وبالتحقيق معه تبين عدم تجديده لبسابورته بعد انتهاء مدته، والذى سبق وأن استخدمه أكثر من مرة لدخوله الإسكندرية فتم حجزه لحين عمل بسابورت جديد له بعد توسط قنصله^(١٢).

فى حين قررت الضبطية - بحضور القنصل - استخراج بسابورات لسبعة أشخاص بعد التأكد من جنسيتهم لإقامتهم فى الإسكندرية^(١٣)، بينما قبض على أحد الأشخاص القادمين على إحدى السفن الفرنسية ويدعى إبراهيم أغا^(١٤) الكريدى لعدم وجود بسابورت معه، وعند استجوابه ذكر أنه من أهل كريت ثم حصل على الحماية الفرنسية ليكون من رعاياها لكن لم يكن معه بسابورت يؤكد صحة ما ذكره فتم استدعاء القنصل للتأكد من ذلك^(١٥). يضاف إلى ذلك تم ترحيل خمسة أشخاص من الميناء إلى بلادهم وهى فرنسا بعد أن تبين عدم وجود بسابورات تؤكد هويتهم^(١٦) كما قبض على شخص يدعى دانيال كوهين Daniel Cohen بالميناء ادعى أنه من رعايا فرنسا، وأنه جاء بهدف

الإقامة، والاتجار بالميناء، لكن لم يكن معه بسابورت بثبت صحة إدعائه فاستدعى القنصل لاتخاذ اللازم نحوه^(١٧) وفى قضية أخرى أفرج عن أربعة أشخاص بعد التأكد من جنسيتهم الفرنسية واستخراج بسابورتات جديدة لهم بسبب ضياع بسابورتاتهم القديمة أثناء قدومهم لقلم البسابورتات بالميناء^(١٨) وأخيرًا استدعى ناظر قلم البسابورت - بعلم من الضبطية - القنصل للتحقق من شخص يدعى موريس إسحاق من الجزائر حيث ادعى أنه من رعايا فرنسا، وأنه حصل على بسابورت لمدة ثلاثة شهور للإقامة فى طرابلس، وأزمير، من تاريخ حصوله على هذا البسابورت فى ٢٣ شوال ١٢٧٦هـ/ ١٤ مايو ١٨٦٠م لكنه لم يجدد هذا البسابورت عند حضوره لمصر فتم تجديده للموافقة على وجوده بالبلاد^(١٩).

كما نالت القضايا الخاصة بعمليات الإقراض نصيبًا من اهتمام القنصل لعودة الحقوق لأصحابها حيث قام بعض الفرنسيين من أصحاب الثروات بإقراض بعض المصريين نظير فائدة لكن صاحب ذلك فى بعض الأحيان مشكلات بين المقرض، والمقرض نتيجة لعدم التزام الثانى تسديد المبلغ فى ميعاده حسب العقد^(٢٠)، أو الخلاف حول تسديد الفائدة أو رفض المقرض تسليم ما رهن عنده من قبل المقرض كضمان له لحين تسديد المبلغ له فعلى سبيل المثال أقرض فرنسيس جدبلى Francias Idely الصراف بميناء الإسكندرية مبلغًا قدره ٦٧٢ قرشًا^(٢١). إلى عبدالرحمن باشكاك مخزن الميناء. لكن لم يف الأخير بعهده فى تسديد المبلغ فى ميعاده مما أدى إلى رفع المقرض دعوى لاسترداد حقه بواسطة قنصله^(٢٢)، كما تقدمت زينب ابنة سليم بسيونى بشكوى إلى الضبطية مضمونها أنها رهنّت أسورة ذهب لدى التاجر الفرنسى جيران Geran صاحب محل خضروات بجوار الميناء نظير مبلغ ثلاثمائة قرش ثمن بطاطس مشتراه منه بهدف المتاجرة فيها، ولما جاء الميعاد لتسديد هذا المبلغ وجدت التاجر المذكور قد سافر إلى بلاده فلما عاد أحضرت إليه المبلغ لاسترداد أسورتها لكنه أجابها ببيعه لهذه الأسورة لحصوله على حقه فطالبت المذكورة بحقها فى رد الأسورة فتم استدعاء التاجر المذكور للتحقيق معه - بواسطة قنصله - للتأكد من ذلك^(٢٣).

كما أقام كافوريه Kavorih دعوى أمام الضبطية مضمونها أنه بصفتة تاجرًا للقطن، وصاحب مخزن بجوار الجمرك^(٢٤) فقد أجر هذا المخزن لأحد تجار القطن من المصريين ويدعى سليم الخيمى، كما أقرضه مبلغ لم تحدد قيمته بفائدة، ولما لم يدفع قيمة الإيجار، والقرض وفائدته عرض الأمر على الضبطية، والتي قررت ضرورة أن يدفع سليم الخيمى قيمة الإيجار والقرض^(٢٥)، فى حين اشتكى باريز Baris صاحب مخزن بجوار الميناء لقنصله بخصوص مبلغ - لم تذكره الوثيقة - أقرضه لأحد المصريين، ويدعى أحمد فلفل، ولم يلتزم الأخير بتسديده فى ميعاده فخاطب القنصل الضبطية لاتخاذ اللازم^(٢٦).

وفى شكوى أخرى من حسن بن أحمد التريانى الجزائرى من رعايا فرنسا يذكر فيها أنه أقرض نور أغا القهوجى من رعايا الدولة العثمانية مبلغًا قدره ١٢٢٨ قرشًا لمساعدته فى بناء قهوة بإحدى أراضى الميناء الغربى بعد أن ضمنه حسين أغا يساقجى^(٢٧) من معاونى القنصل الفرنسى ثم تعهد المقرض بسداد المبلغ على أقساط شهرية لكن الأخير لم يلتزم بسداد الأقساط فى مواعيدها فطالب المقرض النظر فى ذلك لاسترداد حقه^(٢٨).

كما قدمت شكوى من حسانين إبراهيم ضد بتراث Petrath الفرنسى أحد موظفى الميناء بسبب تأخر الأخير فى تسديد مبلغ قدره ٣٣٦ قرشاً اقترضه منه، رغم منحه فترة طويلة قدرت بنحو ثلاثة شهور لسداده فعرضت الضبطية تلك الشكوى على المحكمة القنصلية لاتخاذ اللازم^(٢٩).*

ومن المشكلات الخاصة بالمعاملات المالية التى جرت بين فرنسيين، ووطنين، أو جنسيات أخرى، أمام المحكمة القنصلية الديون التى تكون أحياناً بوجه حق لصالح الفرنسيين، أو العكس، وما صاحب ذلك من التعدى من أحد الطرفين؛ فجاءت الأمثلة كثيرة على ذلك منها أقام جبلى Jbliy تاجر الحديد دعوى على إحدى الشركات الأمريكية المتخصصة فى تجارة الحديد بالإسكندرية بسبب عدم التزامها بتوريد ثمن طرود الحديد له حسب الاتفاق المبرم بينهما فتم النظر فى ذلك^(٣٠)؛ فى حين تقدم أحد تجار القطن من الفرنسيين ويدعى بايون Bayonne على أحد التجار المصريين ويدعى على الحوشى بدعوى أنه أدان الأخير بمبلغ قيمته ٣٦٨٢٠٠ قرش نظير التوسع فى تجارته للقطن، ولم يف بميعاد سداده لهذا الدين فتم مخاطبة الضبطية للنظر فى ذلك وإلزام المدين بتسديد المبلغ^(٣١) كما طالب القنصل الفرنسى - بناء على شكوى أحد رعاياه ويدعى ايدت Edit الوكيل عن شركة لامى أن دوسو Lamy An Dosso - من الضبطية بإعطاء ورثة المتوفى الذى كان تاجراً للقطن دين له عند أحد المصريين ويدعى عثمان درويش وإن لم تذكر الوثيقة قيمته^(٣٢). بينما اشتكى كل من نسارج Nasarj، وبلانتر Plantr من تجار الأقمشة لقنصلهما بشأن مبلغ متبقى لهما كدين لدى أحمد سوكة من المصريين، وأحد تجار المينى فاتورة بلغ قيمته ١٦٩٢ قرشاً و٢٨ بارة^(٣٣). فألزم الأخير بدفعه بعد أن تبين صحة إدعائهما^(٣٤).

وبالمثل أقام بعض المصريين دعاوى قضائية على بعض الفرنسيين بسبب عدم التزام الأخيرين بدفع ما عليهم من ديون، فعلى سبيل المثال تقدم سليم الخيمى تاجر القطن - المذكور سابقاً - بشكوى مضمونها أنه ورد كمية قطن إلى أوريك Oreck بمحله بجوار الميناء بمبلغ ٥٥٣ فرنكاً^(٣٥) دفع منها الأخير نحو ٢١٠ فرنك، أما باقى المبلغ فطالب بمهلة لسداده كدين عليه، لكنه لم يلتزم بتلك المهلة، فتم مخاطبة المحكمة القنصلية للتحقق من ذلك^(٣٦) كذلك تبين من تركة أحد المصريين ويدعى الشيخ على خليل عن طريق بيت المال بمصر^(٣٧) أن نيقولا Nichola من رعايا فرنسا وتاجر الحبوب مدان له بمبلغ - لم تذكر الوثيقة قيمته - فتم مخاطبة القنصل لاسترداد الدين لصالح ورثة المتوفى^(٣٨).

من ناحية أخرى طالب بعض الفرنسيين بديون لدى بعض المصريين بدون وجه حق، ولم يكتفوا بذلك بل قاموا بالتعدى عليهم نظير الرضوخ لهم^(٣٩)، مما أدى إلى تدخل الضبطية للتصدى لهم بكل حزم حفاظاً على حقوق مواطنيها وذلك بسبب انتزاع المحاكم القنصلية حق القضاء الوطنى فى جميع المنازعات، ومنها الجنح والجنايات كما أشرنا من قبل، مما أتيح لهم الحرية فى بعض الأحيان إلى فعل ذلك متمتعين بحماية هذه المحاكم؛ فعلى سبيل المثال استولى أنطوان جروران Antoine Jroran على منزل لأحد المصريين بأحد الأحياء القريبة من الميناء بحجة أن الأخير مدين له بمبلغ، ولم يسدده، لكن عندما حاول صاحب المنزل التصدى له اعتدى عليه بالضرب، ومنعه من دخول المنزل فاستنجد بالضبطية، وقد ثبت بالتحرى عدم صدق المعتدى فى كلامه، وأن ما فعله كان بدافع السرقة فتم القبض عليه لحين استدعاء قنصله^(٤٠) بينما تعدى موريه Moreh على أحد العربجية المصريين بالضرب ثم استولى على عربته بدون وجه حق فتقدم المعتدى عليه بشكوى إلى الضبطية

لاسترداد حقه، فتم إحضار المعتدى بحضور قنصله، وادعى أن المعتدى عليه مديون له بمبلغ ١١٤ فرنكا، وقد امتنع عن دفعهم لكن بعد النظر في ذلك تبين عدم صحة إدعائه فتقرر إلزامه بإرجاع العربة لصاحبها، ودفع تعويض له لما لحق به من ضرر، وعن المدة التي احتجز فيها العربة دون استغلالها من قبل صاحبها، وقد طلب من قنصله التعهد بذلك^(٤١).

كما أقيمت دعوى قضائية بين بعض الرعايا الفرنسيين أنفسهم بشأن الإستدانة فيما بينهم فعلى سبيل المثال اشتكى إلياس نعمه الله أنطوان ديوس Antoine Dios كلاهما من رعايا فرنسا بسبب استدانة الأخير منه مبلغًا لتأجير مخزن له بجوار الميناء، ولم يقد بتسديد المبلغ له في معياده فتم إخطار القنصل لحسم المشكلة بينهما^(٤٢).

ومن ضمن القضايا التي نظر فيها القنصل أيضًا استيلاء بعض الفرنسيين أو رعاياهم على الأملاك؛ سواء للمصريين، أو جنسيات أخرى بدعوى أنها من أملاكهم^(٤٣)، وانتزعت منهم جبرًا، وتعددت الأمثلة على ذلك منها في سنة ١٢٨١هـ / ١٨٦٥م ادعى بايولاتى Paulaty من رعايا فرنسا بوضع يده على أرض واقعة بجوار الميناء في حين أن هذه الأرض ملكًا لأحد رعايا الحكومة المصرية ويدعى سليم أفندى^(٤٤) واصف، وبالتحقيق بين الطرفين بمجلس استئناف الإسكندرية أوضح الأخير أن الأرض ورثها عن عائلة والدته في حين ذكر بايولاتى أنها ملكًا له بوضع اليد، وأن سليم اشتراها منه، ولم يسدد باقى ثمنها فتم النظر في ذلك لإثبات حقيقة الأمر^(٤٥) كما تقدم القنصل الفرنسي بشكوى للقنصلية اليونانية بشأن تعدى أحد رعايا اليونان على موكله ويدعى كافوريه لانتزاع أرضه بمنطقة الميناء بحجة أنها ملكه فتم التحقيق مع القنصلية السابقة لإثبات صحة كلام أيًا من الطرفين^{(٤٦)*}.

كما كان بعض الفرنسيين يتعرضون للتعدى من قبل بعض المصريين بسبب التنازع على أراضى بالميناء تخص الفرنسيين، فعلى سبيل المثال تقدم دوبره Dobrh بشكوى لقنصله بشأن تعدى أحد المصريين عليه بسبب قيام الأول ببيع أرض ملك له، دون وجه حق فتدخل القنصل لإنهاء المشكلة بينهما^(٤٧).

ولم يقتصر مثل النوع من القضايا الخاصة بالتعدى على الأملاك بين الطرفين بل تعداه إلى إيجار محلات، أو منازل، وعدم الالتزام – أحيانًا – بدفع قيمة الإيجار، أو دفع العوايد^(٤٨)، سواء بين الفرنسيين أنفسهم، أو مع الأهالي، أو جنسيات أخرى فعلى سبيل المثال استطاع القنصل أن يسوى خلافًا بين كل من فرنسيس فرنكل Francis Frankel، ومرسنيه Mrsenah من بنى جنسه، والتجارين في الفحم بشأن محلات مستأجرة من الأخير، وامتناع الأخير عن تسليم تلك المحلات للأول رغم أن الأول دفع قيمة إيجارها فتمت المصالحة بينهما، وإلغاء الدعوى المقامة من قبل المستأجر^(٤٩)، كما امتنع أحد رعايا فرنسا، ويدعى إبراهيم باروخ عن دفع عوايد محل استأجره من أحد المصريين لتجارة الأقمشة – معتمدًا على نفوذ قنصله في حمايته – مما دفع الأخير إلى رفع دعوى للضبطية للحصول على حقه^(٥٠).

وفيما يتعلق بإيجار المنازل، فقد ظهرت عدة مشكلات تتعلق بامتناع بعض الفرنسيين عن دفع عوايدها، فعلى سبيل المثال رفعت الحكومة المصرية دعوى على أحد الفرنسيين ويدعى فرنسيس بشأن امتناعه عن دفع عوايد منزل استأجره من الأولى لمدة محدودة، وبالتحقيق معه تبين أن هذا المستأجر من معاونى القنصل، لذا تمادى في الامتناع عن دفع هذه العوايد وحتيًا يسانده القنصل،

لكن أصرت الحكومة على دفعها حتى ولو أدى الأمر إلى طرده من المنزل^(٥١)، وهذا يعنى أن الحكومة المصرية – أحياناً – لم تعبأ بمدى النفوذ الذى وصل إليه القنصل حفاظاً على أملاكها من النهب، أو السرقة، ومنعاً لتمادى غيرهم من ارتكاب مثل هذه التجاوزات.

ويبدو أن اتساع نفوذ القنصل سواء بالمدينة أو مينائها، وتعاطفه مع بنى جنسه قد دفع الأخيرين إلى التعدى سواء على الأهالى، أو على رعايا الدول الأجنبية، أو على موظفى الميناء، فتم عرض تلك القضايا على القنصل، من أمثله ذلك ادعى المكى بن على بن شيدا من رعايا الحكومة المصرية وأحد تجار الزيوت على ويبول بيلود ودو Wibbol Biloud wdo بأن الأخير تعدى عليه وعلى محله بسبب تنافسهما على إمداد ترسانة الميناء بالزيوت اللازمة لأشغاله فتدخل القنصل لحسم الأمر^(٥٢).

كما حدث خلاف بين بعض موظفى الميناء حول سير العمل، فمن أمثلة ذلك اعتدى لوتفى اللورييرو Lotfy Allorbero الفرنسى أحد موظفى الميناء على مصرى – موظفاً أيضاً به – مما أدى إلى إصابته بجرح كبير فى وجهه بسبب تعدى الأخير على اختصاصاته فأرسل المعتدى عليه إلى الاستبالية للوقوف على حالته، وإقرار العقوبة على المعتدى بعلم قنصله^(٥٣)، كما تسبب فرنسيان من موظفى الميناء فى القسم الفنى فى كسر آله هندسية موضوعة فى الطريق الأمامى للميناء بهدف رسم خريطة للمدينة ومينائها، بسبب تعديهما على العساكر المخصصين لحراسة هذه الآلة فتم عرض الأمر على القنصل لاتخاذ اللازم^(٥٤). فى حين تعدى جوناكس ليوى جوزيف Jonas Lu Joseph الحداد بالميناء بالضرب على أحد المصريين بالحجر فى رأسه أدت إلى إصابته بجروح خطيرة فتم تحويله إلى الاستبالية، إلا أن القنصل تدخل لتسوية الأمر لصالح المعتدى^(٥٥)، وذلك لحمايته من توقيع عقوبة بالغة عليه.

ولم يقتصر التعدى بين بعض موظفى الميناء بل تعداه إلى العاملين بمحلات فرنسية بأراضى الميناء الغربية فى بعض الأحيان فعلى سبيل المثال اعتدى مانتالون Mantalon صاحب محل للقطن على أحد العاملين لديه ويدعى سليم إبراهيم من المصريين بالسب، والضرب بسبب مطالبة الأخير له براتبه المتأخر والذى بلغ ١٦ ريالاً فرانسه^(٥٦) عن مدة شهرين من عمله عنده فتم عرض الأمر على القنصل فتبين صحة إدعاء المعتدى عليه ضد المعتدى فضلاً عن تعرض زوجة المعتدى عليه للضرب أيضاً والتي كانت تدافع عن حق زوجها، لكن القنصل تباطئ فى الرد على ذلك كمحاولة منه للصلح بين الطرفين^(٥٧) وهذا يعنى أن القنصل كان يعطى الفرصة – غالباً – لبنى جنسه فى ارتكاب جرائم التعدى لاسيما ضد المصريين اعتماداً على نفوذه، واستغلال الامتيازات الأجنبية الممنوحة لهم بمصر بصورة سيئة كمحاولة منهم لإثبات وجودهم، ونفوذهم بها.

لكن إذا كانت هناك قضايا تتعلق بتعدى بعض الفرنسيين على مصريين، فكانت هناك أيضاً قضايا تتعلق بتعدى بعض رعايا الأجانب على فرنسيين، أو بين فرنسيين وبعضهم، لكن الفارق كان واضحاً فى معالجة هذين النوعين من القضايا، فالنوع الأول كان هناك تباطئ، أو انحياز – فى الغالب – من قبل القنصل لتعاطفه مع بنى جنسه، وذلك بمحاولته تأجيل الأحكام الصادرة ضدهم لحين الصلح بينهم، فى حين كان النوع الثانى من القضايا تصدر فيه قرارات العقوبة بسبب اهتمام القنصل باستخلاص حق بنى جنسه، وهذا طبيعى لحمايتهم داخل مصر، بل التوفيق فى حسم المنازعات الواقعة بين بنى جنسه للحفاظ على وحدتهم، وتماسكهم فى مصر منعاً من استغلال تلك

المنازعات فى تشنتهم، أو فى إيدائهم من قبل الأجناس الأخرى، من أمثلة ذلك فى سنة ١٢٨١هـ/ ١٨٦٥م تعدى جاىكى Jayky الفرنسى على شخص من بنى جنسه بالضرب مما أدى إلى إصابته بجروح خطيرة فتم إرساله إلى الاستبالية وكان المعتدى عليه يعمل بأحد الشركات الفرنسية بإحدى أراضى الميناء فاختلف مع المعتدى حول سرقة هذه الشركة فتم إرسال القضية إلى المحكمة القنصلية لاتخاذ اللازم^(٥٨). كما اعتدى يونانيون اثنين على فرنسى يدعى جونى فرنسكى Johnny Francky وذلك بخمارة جونى أبادركس النمساوى Johnny Aadricks بجوار الميناء حيث أفقدتهم الخمر الوعى فقاموا بسبب بعضهم البعض مما نتج عنه إصابة الفرنسى بجروح خطيرة فى رأسه فتم إحضار المعتدين للتحقيق معهما بمعرفة قنصلهم لمعاقبتهم^(٥٩)، فى حين تعدى أحد الأشخاص من بربره، من رعايا إنجلترا على مورن Morne الفرنسى الذى كان يمتلك شركة للآلات بالقرب من الميناء، وذلك بسبب تعديه عليه بالسب، والقذف فتم إخطار قنصله تحقيقاً للعدالة^(٦٠).

وعلى الرغم من توافر حماية القنصل - فى الغالب - لبنى جنسه عن طريق حراسة ممتلكاتهم بواسطة الياساقجية إلا أن بعضهم تعرض للسرقة من قبل الغير، وذلك بسبب ثرائهم الذى دفع مرتكبي السرقات إلى الهجوم على ممتلكاتهم دون النظر إلى عقوبة ذلك إذا تم ضبطهم فكانت الأمثلة كثيرة من ذلك، منها أقام سيزار Cesar دعوى على ديمترى اليونانى بسبب سرقة لساعات من محل المدعى بالقرب من الميناء فتم القبض عليه لحين إخطار قنصله كما تقدم بورناني Bornany بدعوى إلى المحكمة القنصلية بشأن سرقة أحد المصريين لكمية قطن من محله فتم القبض عليه بواسطة محمد أغا القواص^(٦١) من الضبطية لحين مخاطبة القنصل للتحقيق فى ذلك^(٦٢)، فى حين تقدم كوريتنج Koratnj صاحب محل للأقمشة بأراضى الميناء الغربية بشكوى إلى محكمته يستفسر فيها عن عدم معرفته لمن سرق محله فتم للتجريح عن ذلك بعد معاناة المحل^(٦٣).

واستمراراً لعمليات السرقة التى قام بها بعض أفراد الجنسيات الأخرى لسلب ممتلكات أو أموال بعض الفرنسيين فعلى سبيل المثال تعرض محلاً للفحم بجوار الميناء التابع لشخص يدعى دورسيه Dorsay للسرقة من قبل أسبانى يدعى ماوتيس فرانسوا Mautis Francois فتم القبض عليه، وإخبار قنصله لسرعة اتخاذ الإجراءات حياله^(٦٤) بينما تعرض محل فرنسى للملابس بجوار الميناء تابع لشخص يدعى بول دلف Burrell Dif للسرقة أيضاً من قبل شخص نمساوى يدعى جوزيبى ذایل Giuseppe Zayl فقبض عليه لحين حضور قنصله، والنظر فى ذلك^(٦٥) وبالمثل قبض على شخص إيطالى يدعى جوانى البرتو Joanie Alberto لسرقته محلاً بجوار الميناء لشخص يدعى بانستيه Banstah فأرسل إلى محكمته لاستكمال التحقيقات بشأنه^(٦٦).

ويبدو أن بعض الفرنسيين حاولوا استغلال نفوذ قنصلهم فى تحقيق مكاسب غير مشروعة لهم بطريق المقامرة^(٦٧) حيث انتشرت هذه الظاهرة ببعض المقاهى التى امتلكها قلة من الفرنسيين، وجنسيات أخرى لاسيما اليونانيين، وقد تركز وجود بعض هذه المقاهى فى أحياء قريبة من الميناء كنوع من استراحة العابرين، ومحاولة جذب بعضهم إلى ممارسة ذلك كنوع من التجارة التى كانت عرضة للمكسب أو الخسارة، لكن فى كل الأحوال كانت تمثل استغلالاً لأموال هؤلاء دون وجه حق، فعلى سبيل المثال ضبط ثلاثة أشخاص اثنين منهما فرنسيين، والثالث يونانى فى أحد المقاهى يمارسون لعب القمار، ونتيجة لحدوث خلاف بينهما اعتدوا على بعضهم البعض بالسب، والضرب، فتم التحقيق معهم بواسطة الضبطية وقنصليهما الذى أسفر عن طردهم من البلاد عقاباً لهم^(٦٨).

على أن أهم القضايا التي نظر فيها القنصل دفاعاً عن مصالح رعاياه في معاملتهم داخل الميناء التعويضات نظير ما لحق بسفنهم أو بضائعهم من أضرار بالغة مستول عنها الميناء، أو جمركه^(٦٩)، فقد تعددت قضايا التعويضات الخاصة بالسفن أو غيرها من وسائل النقل البحري، فعلى سبيل المثال تقدم صاحب مركب تدعى أوجين Eugene بشكوى إلى القنصل بالأضرار التي حدثت لمركبه نظير اصطدامها بأحد صنادل^(٧٠) الميرى فطالب قنصله بتعويضات من إدارة الميناء تمثلت في إصلاح، المركب وصيانتها بقيمة قدرها ٥٩٤٣ فرنكاً^(٧١) ولحقت بها شكوى أخرى من أحد تجار الوابورات^(٧٢) مضمونها أن تجار الوابورات من إنجلترا، والنمسا، وإيطاليا، والدانمارك قد تعدوا على واپوراته أدى إلى إصابته بأضرار بالغة بسبب استحوادها بدرجة كبيرة على نقل البضائع، والركاب، والبوستان داخل الميناء وخارجه مما خلق منافسة كبيرة بينهم لكن تدخل القنصل مطالباً تعويض من هؤلاء بواسطة ريس^(٧٣) الليمان^(٧٤) وقناصلهم^(٧٥) في حين رفع هيكال الغزى قبودان^(٧٦) مركب فرنسى - نيابة عن صاحبها - دعوى إلى القنصل بشأن أن هذه المركب اصطدمت بوابور زيت تابع لإنجلترا مما ألحق بها أضراراً، ولم يكتف قبودان الوابور بذلك بل أمر عماله بالاستيلاء على الأخشاب المشحونة بهذه المركب، للاستفادة من أخشابها أيضاً في إصلاح الوابور عما لحق به من أضرار نظير الاصطدام، مما يعنى تعدى واضح من قبل عمال الوابور على المركب فطالب القنصل بدفع تعويضات نتيجة الأضرار التي لحقت بالمركب، والأخشاب المحملة بها^(٧٧). كما اصطدمت سفينة فرنسية بوابور مصرى يدعى الزقازيق مما أدى إلى إصابته فطالب صاحبها بصرف تعويضات عن هذه الإصابة^(٧٨).

على أية حال كانت هذه التعويضات تحدد قيمتها بعد الاستعانة بأهل الخبرة من القلافة^(٧٩)، والغطاسين^(٨٠) المكلفين من قبل ريس الميناء فى الكشف على وسائل النقل هذه التى أصيبت من جراء هذه التصادمات منعاً لعدم حدوث أية مشاكلات بين الطرفين^(٨١).

أما عن قضايا التعويضات الخاصة بالبضائع التى تعرضت للتلف، أو الحرق أثناء وجودها بالميناء فعلى سبيل المثال تقدم أحد تجار الفحم الفرنسيين بشكوى عن طريق قنصله إلى ريس الميناء يطلب منه تعويضاً عما لحق بفحمه من حرق أثناء تخزينه بأحد مخازن الأرصفة المخصصة لذلك نتيجة للإهمال^(٨٢).

كما تعرض أيضاً فحم تاجر فرنسى يدعى مرسنيه للتلف أثناء تخزينه بأحد المخازن بجوار الميناء فطالب قنصله بصرف تعويضات عن ثمن هذا الفحم من قبل صاحب المخزن نظير إهماله^(٨٣) فى حين تقدم أحد تجار الفحم من الفرنسيين بشكوى إلى قنصله ذكر فيها أن ريس الميناء رفض إقلاع سفينته المحملة بالفحم من الميناء إلى أمريكا لزوم تشغيل عربات السكة الحديد بها بحجة أنه لم يستكمل باقى إجراءات خروج السفينة من الميناء مما يعنى خسارة كبيرة له خاصة وأنه تأخر عن الميعاد المتفق مع الشركة الأمريكية - حسبما ورد فى العقد - مما يعرضه لجزاءات مالية تؤثر على مكسبه من وراء ذلك فطالب القنصل بالتعهد من قبل المشتكى بتخليص باقى الإجراءات مع خروج السفينة تفادياً للخسارة وتعويضاً عن التأخير^(٨٤). لكن لم يكن الخطأ هنا واقع من مدير الميناء بقدر ما كان واقعاً من المشتكى، فإن هذا يدل على دقة تنفيذ الإجراءات داخل الميناء حفاظاً على حقوق كل

من الميناء، والتجار وأصحاب الشركات من تعرضها للسرقة، أو ضياعها لعدم وجود أدلة تحفظ حقوقهم.

على أية حال كانت هذه التعويضات تقدر بواسطة خبراء سواء من مثنى أو قبانية الجمرک بهدف تثمين هذه البضائع حسب نوعيتها، وجودتها، ثم حساب ثمنها الإجمالي بعد وزنها منعاً لحدوث مشكلات بين الطرفين^(٨٥).

لكن يمكن القول أن هذه التعويضات في مجملها كانت تمثل إرهاباً على متسببي الضرر سواء من أصحاب وسائل النقل فيما يتعلق بإصابات هذه الوسائل، أو من إدارة الميناء فيما يتعلق بتلف البضائع، خاصة وأن هذا الأمر لم يكن قاصراً على فرنسا وحدها بل غيرها من الدول صاحبة المصالح في الميناء مما أثر بشكل واضح على إيرادات الميناء.

لاشك أن تلك القضايا السابقة جعلت القنصل منوطاً بتبليغ أتباعه بقوانين الميناء لاسيما قوانين الحجر الصحي للخضوع إليها فيما يتعلق بالكشف عليهم للتأكد من خلوهم من أية أمراض معدية، أو على بضائعهم للتأكد من صلاحيتها للاستخدام منعاً لحدوث خسائر تهدد الميناء^(٨٦).

ولم يقتصر متابعة القنصل لأحوال رعاياه داخل الميناء بل تعداه إلى الجمرک على أساس أن عملهما مكملاً لبعضهما البعض رغم أن كلا من الإدارتين مستقلتين وذلك لحماية مصالح هؤلاء فيما يتعلق بمتابعة الإجراءات الجمركية المقررة على بضائعهم من تثمين، ووزن، وتقدير رسوم، وتخزين، وغير ذلك، مما يستلزم منه متابعتها بكل اهتمام خوفاً من تعرضهم لأية تهديدات، أو ابتزاز من قبل موظفي الجمرک في بعض الأحيان.

وإزاء ذلك لجأ القنصل إلى تعيين وكيل له - في بعض الأحيان - لمساعدته في متابعة مصالح رعاياه بالجمرک للتخفيف من أعباء وظيفته، وقد صاحب هذه المصالح بطبيعة الحال - أحياناً - عدة مشكلات بينهم وبين موظفي الجمرک بسبب الاعتراض على الرسوم والعيود الجمركية وما يلحق بهم من زيادة نتيجة للتأخير في استلام البضائع، من أمثلة هذه المشكلات، في سنة ١٢٨٠هـ/ ١٨٦٣م. أبلغت مصلحة الجمرک، وكيل القنصل بأن هناك تاجر فرنسي للدخان امتنع عن دفع الرسوم المقررة على ثلاثة صناديق دخان له، وذلك لزيادة قيمتها بسبب تأخره في استلامها حيث قدرت الزيادة على اعتبار المائة ثمانية فتدخل الوكيل لتخفيض هذه الزيادة مع إعطاء مهلة أسبوعين لصاحبها لاستلامها بعدها تقوم مصلحة الجمرک بالتصرف فيها^(٨٧).

من ناحية أخرى رفض الجمرک تسليم بضائع خاصة بتجارين فرنسيين بسبب تأخرهما عن استلام بضائعهما بثمانية أيام مما أدى إلى زيادة رسومها، وقد أبلغا في حالة عدم تسديدهما سيتم مصادرة جزء من بضائعهما لتسديد ثمن هذه الرسوم^(٨٨)، في حين احتجز أمين الجمرک ثلاث مراكب فرنسية مشحونة أحجار لصالح الميناء لاستخدامها في بناء صابورات للسفن^(٨٩)، وذلك بسبب رفض أصحابها دفع رسومها بحجة أنها مرسلة للميناء، وليس لأي جهة أخرى خاصة بهم، ولكن رفض الأمين على اعتبار أن الميناء دفع ثمنها لهم لذا سيتم محاسبتهم على رسومها^(٩٠).

واستمراراً لسياسة الجمرک في عدم الإفراج عن البضائع دون تسديد عوايدها المقررة أو الزيادة حسب التأخير في الاستلام، تضرر أحد التجار الفرنسيين لوكيل قنصله بسبب امتناع الجمرک عن تسليم بضائعه لاعتراضه على الزيادة المقررة على رسومها بسبب تأخيرها عنها لظروف صحية^(٩١)، في حين أفرج الجمرک عن بضائع خاصة بشركة فرنسية تدعى بازين Bazin بعد أن

توسط وكيل القنصل في دفع رسومها، وفض النزاع بين الطرفين^(٩٢). كما وسطت شركة تجله كولير Teglla Collier الوكيل لتخفيض المبلغ الذي قررته إدارة الجمر ك بنحو ٢٧٦٢٤٢٩ قرشًا كرسوم جمركية على بضائعها حتى لا يؤثر على مكاسبها من هذه البضاعة^(٩٣).

وفي بعض الأحيان يكون التاجر الفرنسي متضررًا من قبل الجمر ك رغم تسديده للرسوم المقررة على بضائعه فعلى سبيل المثال تقدم كلاواتى Clauaty تاجر الخشب بشكوى إلى الوكيل يوضح فيها أنه رغم تسديد الرسوم الجمركية لم يوفر له الجمر ك مخزنًا لوضع بضائعه لحين استلامها نظرًا لإمتلاء مخازنه، وهو في انتظار تفريغ واحد منها، لكن ذلك سيعرض بضائعه للسرقة فطالب قنصله بمخاطبة الجمر ك في الإسراع لتوفير مخزن له^(٩٤).

ويبدو أن الجمر ك لم يكن وحده متضررًا من امتناع بعض الفرنسيين عن دفع الرسوم، بل كان بعض أصحاب المخازن الخارجية متضررين أيضًا لنفس السبب فعلى سبيل المثال تقدم إبراهيم عبدالهادى بشكوى إلى الضبطية مضمونها أنه سبق الاتفاق مع القنصل بشأن تحصيل مبلغ ٢٠٠ قرش من جيران Geran تاجر الخشب نظير أجرة الأخشاب التي كانت موضوعة بمخزنه لكن لم يلتزم بدفعها، فطالب باستدعاء القنصل باعتباره شاهدًا على هذا الاتفاق لإلزام المدعى عليه بدفع المبلغ^(٩٥).

وكان من مظاهر تدخل الوكيل في إدارة الجمر ك حماية موظفيه ممن خرجوا على سن المعاش لصرف مستحقاتهم كاملة فعلى سبيل المثال عندما وصل ولنسين Wlnsyn وهو من موظفي الجمر ك خصص له معاش، ولكن احتفظ به الجمر ك بسبب استدائه هذا الموظف منه فطالب الوكيل، الجمر ك بخصم جميع ديونه من مستحقات هذا الموظف، وإرسال الباقي له حفاظًا على حقه^(٩٦).

لا شك أن تلك المهام السابقة التي أنيط بها القنصل، أو وكيله في بعض الأحيان قد استلزمت وجود معاونين لمساعدتهما، جاء على رأس هؤلاء الترجمة وهى من الوظائف المهمة في الهيئة القنصلية باعتبار الترجمان لسان أفراد جاليته سواء في معاملاتهم، أو أمام السلطات، وقد عين للقنصل أكثر من مترجم يرأسهم باش ترجمان الذى يعتمد فى كل خدماته للحضور مع أفراد جاليته أمام المحكمة فيما يتعلق بشؤونها المالية، والتجارية، وغير ذلك^(٩٧).

كان بعض هؤلاء الترجمة من المصريين^(٩٨)، والبعض الآخر من اليونانيين^(٩٩) ربما لخبرتهم بهذه الوظيفة، وكان يشترط فيهم إجادة اللغة الفرنسية، وحسن السلوك، والاستقامة، والأمانة، وكانت أوراق تعيينهم - بعد موافقة القنصل عليهم - تحفظ بالقنصلية^(١٠٠).

ظهرت العديد من القضايا التي حضرها المترجم لصالح أتباعه فكان منها السرقة فعلى سبيل المثال كانت هناك دعوى مرفوعة من قبل بولسينى Boulseny تاجر الساعات بسبب سرقة محلة بجوار الميناء فقام المترجم بتوضيحها للضبطية لاتخاذ اللازم^(١٠١) كما تقدم هنرى كابور Henry Kapoor بدعوى أوضحها الترجمان بأن دكانه الموجود بجوار الميناء قد سرق على يد أشخاص مالطيين من رعايا إنجلترا، وإيطاليين، ونمساويين لا يعرف أسمائهم، ولكنه كان يشاهدهم دائمًا بقهوة مجاورة لدكانه فنقل أوصافهم إلى الضبطية لتتمكن من القبض عليهم، ومحاكمتهم^(١٠٢). كما حضر الترجمان قضايا التعدى، من أمثلتها رفع أحد المصريين دعوى بشأن تعدى شارلى فروليس Charlie Vrues صاحب محل بجوار الميناء عليه بالضرب أدى إلى إصابته بجرح في مؤخرة رأسه، وقد شرح المترجم اصطفاً هذه الدعوى بصدق دون انحياز للمدعى عليه تحقيقًا للعدالة^(١٠٣).

أما فيما يتعلق بقضايا تملك العقارات فقد نالت هي الأخرى نصيباً من حضور الترجمان فعلى سبيل المثال تقدم رفائيل من رعايا فرنسا بدعوى إلى قنصله أوضح فيها بواسطة المترجم أنه يمتلك أرض بجوار الميناء، وعندما أقدم على البناء عليها تم إيقافه عن ذلك، لأنه تبين هذه الأرض واقعة فى منطقة الاستحكامات (أى منطقة عسكرية) فقررت الحكومة المصرية إلزام المالك بتسليمها وقت الحرب، وإذا حدثت أية خصومة أو مرافعة بشأن تلك الأرض وما عليها من البناء فيتم الحكم فيها طبقاً لقوانين الحكومة أسوة بالوطنيين^(١٠٤).

وكان من ضمن معاونى القنصل أيضاً اليساقجية وهم غالباً من الأتراك لذا كانت وسيلة التفاهم بينهم، وبين القنصل أو وكيله المترجم، الذى يكون على دراية باللغة التركية لعدم دراية القنصل بها، وانحصرت مهامهم فى الطواف ليلاً لحراسة ممتلكات الفرنسيين ورعاياهم؛ وكان يتم تعيينهم بصورة مؤقتة للتأكد من حسن أدائهم^(١٠٥) وكان يصرف لهم - إلى جانب مرتبهم - ١٦ جنيهًا إنجليزيًا فى كل عيد تقديرًا لجهودهم^(١٠٦).

كما خصص للقنصل أيضاً كتاب مهمتهم تدوين كافة الأعمال الخاصة به هو ووكيله، وحفظها عنده للرجوع إليها إذا ما طلبها القنصل، كان هؤلاء بعضهم من الرعايا الفرنسيين، والبعض الآخر من المصريين يرأسهم باشكاتب لمراقبة أعمالهم^(١٠٧).

وهكذا يتضح مما سبق الدور الذى لعبه القنصل بالميناء، ثم هو ووكيله بالجمرك بالإضافة إلى معاونيه فى حماية مصالح بنى جنسه سواء داخلهما، أو خارجهما فى كافة المعاملات التجارية التى اتضحت من خلال القضايا التى نظر فيها القنصل، أو وكيله، والتى يظهر منها مدى نفوذ القنصل - إلى حد ما - فى تحقيق هذه القضايا، وتوقيع أقل الخسائر إذا كان المدان من أتباعه، أو صرف تعويضات إذا كان المتضرر من أتباعه، وفى كل الأحوال كان عليه التمتع بالحزم والخبرة بالأمور القضائية، والدراية بقوانين الحكومة المصرية، لكنه استطاع عن طريق المحكمة القنصلية ثم المختلطة من بعدها أن يتحايل على هذه القوانين من وقت لآخر للاستفادة من قوانين الدول صاحبة الامتيازات فى ولايات الدولة العثمانية، ومنها مصر، لكن حاولت الحكومة المصرية التصدى - بقدر المستطاع - لهذه المخالفات حفاظاً منها هى الأخرى على حقوقها، وعلى حقوق أتباعها أيضاً إذا كانوا متضررين.

ثانياً- دور فرنسا فى تطوير الميناء

نال ميناء الإسكندرية اهتماماً كبيراً منذ عهد محمد على من حيث منشأته ثم تطويره فى عهد من جاء بعده لاسيما فى عهد الخديو إسماعيل، وقد شجعهم على ذلك الطبيعة الجغرافية للمدينة من حيث وقوعها إلى الغرب من مصب النيل فى البحر المتوسط مما جعل ميناءها فى مأمن من الرواسب التى يلقى بها النيل فى البحر كل عام^(١٠٨) الأمر الذى دفع إسماعيل إلى الاهتمام بوجود بحرية تجارية مصرية، ثم تنشيط الحركة التجارية بين مصر والخارج عن طريقه، مما جعله متميزاً عن غيره من موانئ مصر البحرية الشمالية.

واستناداً لما سبق فقد قام الخديو إسماعيل بتنفيذ العديد من مشروعات الميناء عن طريق الاستعانة بشركات إنجليزية، وفرنسية لخبرتهم، وإن تفوقت الأولى حيث استحوذت إنجلترا على نسبة كبيرة من هذه الإصلاحات^(١٠٩) لخدمة أهدافها فى تنشيط التجارة بين الشرق، والغرب عبر مصر، وذلك للاستعاضة بهذا الطريق عن دوران السفن حول أفريقيا مارة برأس الرجاء الصالح، وهو

طريق طويل، وشاق يستغرق من أربعة إلى ستة أشهر لذلك أخذت التجارة بين إنجلترا، والهند في التحول منذ أواخر القرن الثامن عشر الميلادي من هذا الطريق البحري إلى الطريق البري عبر مصر، وشجعت إنجلترا هذا التحول، إلى جانب استخدام البخار في تسيير السفن^(١١٠).

نتيجة لذلك رسمت إنجلترا لنفسها سياسة فرض السيطرة على الميناء عن طريق تطويره وصولاً إلى التحكم في إدارته، واقتصادياته، وفي سبيل ذلك حاولت تحجيم نفوذ منافسيها من الدول الأوروبية الأخرى وعلى رأسها فرنسا لكن استطاعت الأخيرة أن تشارك بدور واضح رغم إسنادها إصلاحات محددة بالميناء، وعلى أية حال جاءت الإصلاحات مركزة في القسم الغربي للميناء الذي عرف بميناء الإسكندرية، وذلك لتمتعه بظروف جغرافية ملائمة للملاحة فيه من حيث العمق والمساحة^(١١١)، بعكس القسم الشرقي منه الذي كان عرضه للرياح الشديدة التي تؤدي في الغالب إلى تحطيم السفن وغرقها فضلاً عن ضحل مياهه، وصغر مساحته فاقترصر على استقبال بعض الفرقاطات^(١١٢)، والسفن الحربية الصغيرة^(١١٣).

كان من بين الإصلاحات التي أسندت إلى الفرنسيين الأرصفة حيث تعاقد مع مقاولين، وشركات فرنسية بإشراف كل من ديوان الأشغال، ومصلحة الليمانات والفنارات^(١١٤) لمدة خمس سنوات لإنجاز عدد من الأرصفة لتكون ملائمة للعمل^(١١٥).

ويلاحظ أن تلك الأرصفة اختلفت في أطوالها، وأعماقها وبالتالي تكاليف إنشائها، مما جعل بعضها معد للسفن الصغيرة، والأخرى للكبيرة، وإن كان النوع الأول شغل مساحة كبيرة من الميناء تمشيًا مع طبيعة المكان الذي أنشئت عليها تلك الأرصفة، بينما السفن الكبيرة واجهت صعوبات من تهينة الأعماق أمام كثير من الأرصفة لرسوها، ومن ثم حاولت مصلحة الليمانات والفنارات بالتعاون مع ديوان الأشغال الاهتمام بذلك فجاءت مهام المقاولين وكذلك الشركات الفرنسية منصبة على ذلك^(١١٦).

بدأت أولى الإصلاحات في سنة ١٢٨١هـ / ١٨٦٤م كلف المقاول سنيي Sney بإنشاء أحد الأرصفة بمساعدة معاونيه من الحجارة، والمرخمين، والوزانين لوزن الأحجار اللازمة لبنائه^(١١٧) ثم في العام التالي كلفت إحدى الشركات الفرنسية المعروفة باسم درفيوا Derfioa بإنشاء عدد من الأرصفة، قدرت تكاليفها بنحو ٢٤٦٧١٠٥٨ قرشاً^(١١٨) ثم كلفت تلك الشركة في سنة ١٢٩٣هـ / ١٨٧٦م أحد مهندسيها بإنشاء أعمدة، وكمرات حديد لأساكن^(١١٩) الأرصفة لحماية البضائع المفرغة على هذه الأرصفة من ارتفاع الأمواج، وشدة العواصف^(١٢٠) كما نالت عدد من الأرصفة عناية من قبل أحد المقاولين الفرنسيين بمبلغ ٦٠٦٧٧١ فرنكا لتعميقها، وإنشاء حوائط في أعلاها لمنع تدفق الأمواج، وشدة الرياح على البضائع، والقضبان الحديدية، وفي المقابل خصص لهذا المقاول الثلث من ميزانية تكاليفها^(١٢١).

ولم يقتصر إسهام بعض المقاولين الفرنسيين على إنشاء الأرصفة، وإصلاحها، وإنما امتد ليشمل تشييدهم لمخازن عليها، بهدف حفظ البضائع بها من التلف، أو السرقة، لحين تسليمها إلى أصحابها بعد تسديد رسومها، وقد بنيت هذه المخازن أمام واجهات الأرصفة باتساع لا يقل عن عشرين متراً لتيسير حركة الشحن، والتفريغ من وإلى هذه الواجهات، وحتى تكون من الاتساع بما يسمح بالنقل عبر الطرق، أو السكك الحديدية^(١٢٢)، فمن ذلك كلف المهندس الفرنسي داوس Dawes بإنشاء عدد من المخازن ببعض الأرصفة خصصت للبضائع الثقيلة كالحديد، والآلات، والخشب،

وغير ذلك^(١٢٣). فى حين أنشئ المقلول سمىث Smith أربعة مقلزن على أءء الأرضفة للبضائع الجافة كالحبوب، والدخان، وغير ذلك، ومقلزنًا آءر على رصىف مقلور ءصىص لمعدات الأرضفة كالبراطىم، وهى من المعدات البءرىة المستخدمة فى عملىة نقل البضائع من السفىنة إلى أرضفة المىناء، والعكس، وقد بلغت تكالىفهم ٥١٤٧٣٥ فرنكا^(١٢٤) وقد ربطت أرضفة هذه المقلزن بءط حدىدى لىسهل من نقل البضائع بها إلى البر^(١٢٥). ونظرًا لمهارة هذا المقلول فقد عهد إليه أيضًا بإنشاء مجموعة من المقلزن على رصىف المولىص لتقلزن بضائع الركاب بها نظىر مبلغ ٣٢٣٤٢٩ فرنكا^(١٢٦). من ناحية أخرى كلف دىوان الأشغال المقلول الفرنسى درابزولىن Drabzulan بإنشاء عدة مقلزن على بعض الأرضفة لتقلزن البضائع الثقىلة، والجافة قدرت تكالىف إنشائها ب ٦٣٢٩٣٦ فرنكا^(١٢٧). ونظرًا لعدم كفاىة المناطق لتقلزن البضائع بأرضفة المىناء فقد سمحت الحكومة المصرىة لبعض التلجار الفرنسىىن بشراء أراضى مقلورة للمىناء من أصحابها، أو تألجرها لإقامة مقلزن عليها عرفت باسم "مناطق التقلزن الخارجىة" لتقلرىغ البضائع بها، ولإعطاء الفرصة لمقلزن المىناء من استقلال البضائع لشحنها بدلًا من تركها على الأرضفة فترة طوىلة مماىجعلها عرضة للتلف، أو السرقة، أو الغرق بسبب سقلوط الأمطار، فعلى سبىل المئال كان للتالجر الفرنسى لافىه Lafyh مقلزنًا، بقلور المىناء لتستىف الفحم التالبع له^(١٢٨).

ولم يقتصر إنشاء المقلزن على أرضفة المىناء، وبقلوره بل تعداه إلى أرضفة اللمرك نظرًا لمعاناة الأءىر من قلة مقلزانه مماىعرض البضائع لأءطار تسبب فى ءسارة اللمرك من ءىث تعوىض أصحاب هذه البضائع نظىر الإهمال فتم تكلىف مهندسىن فرنسىىن بإنشاء عدة مقلزن بعضها مكشوف، والبعض الآخر مسقلوف تبعاً لنوعىة البضائع^(١٢٩).

من ناحية أخرى اضطرت مصلءة اللمرك إلى شراء أراضى مقلورة لها لاستءءامها كمناطق تقلزن خارجىة نظرًا لتدقق البضائع إلىه بشكل لا يكاد يكفى مقلزانه فعلى سبىل المئال اشترت مصلءة اللمرك مساحات من الأراضى لإنشاء مقلزن عليها والتى عهدت بإنشائها إلى مهندسىن فرنسىىن^(١٣٠).

ولتنوىر الأرضفة ومقلزناها سواء بالمىناء أو لمركة تم تركيب فوانىس لإمكان الرؤىة بها لىلاً منعًا لأىة مقلاطر قد تءءث أثناء رسوها على هذه الأرضفة، وقد كلف بذلك هول طورىن Hauge Torein من المهندسىن الفرنسىىن^(١٣١).

ولتسهىل نقل البضائع من هذه الأرضفة أنشئت ءطوط سكك حدىد تربط تلك الأرضفة بالطرق البرىة لتستءءم عرباتها فى شءن هذه البضائع بتكالىف بسىطة، وقد عهد بذلك إلى مقلولىن من أشهرهم لرانىه Jeranah^(١٣٢) وشركة استىمرت Estemart^(١٣٣).

ولءفىسىن أءاء أرضفة المىناء فىما ىتعلق بنقل البضائع منها إلى البر - إلى لانب الءطوط الحدىدىة - أنشئت طرق برىة، ورصفها - بواسطه مهندسىن فرنسىىن - لتسهىل سىر العربات المقلصة لنقل البضائع من وإلى المىناء وقد تم تزوىد هذه الطرق بموازىن تتلءم فى سىر هذه العربات لءب لءمها، وءمولتها منعًا لتعرضها لءواءث تؤثر على سلامتها فعلى سبىل المئال عهد إلى المهندس راوسون Rawson المكلف من شركة مىشىل Michelle بإنشاء مىزان على الطرق الموصلة بىن أرضفة المىناء والبر بلغت تكالىفها نءو ١٠٥٥٤ قرشًا و٧٥ بارة^(١٣٤).

ولكن يبدو أن الخديو إسماعيل أعطى صلاحيات كثيرة لفرنسا فى العقد الخاص بإنشاء تلك الطرق ورصفها وإعدادها لسير العربات بها بشكل جعل إنجلترا تعترض عليها، خاصة وأن الأخيرة مسيطرة بنسبة كبيرة على إنشاءات الميناء، وإدارته، فطلبت من الخديو فسخ العقد المبرم مع فرنسا بحجة أن التكاليف التى وضعتها شركتها مرتفعة مما يرهق ميزانية الميناء، ومن ثم إعطائها مهمة استكمال الإنشاءات بعقد جديد، وقد نجحت فى ذلك حيث اضطر الخديو إسماعيل إلى الموافقة على ذلك مما أثار غضب القنصل الفرنسى لأن دولته كانت صاحبة الحق فى ذلك استناداً إلى العقد المبرم مع شركتها المذكورة مما يعرض الأخيرة إلى خسائر بسبب المصاريف التى تكبدتها فى شراء الآلات والمواد الخام اللازمة لإتمامها فضلاً عن أجرتها نظير ما قامت به من إنشاءات^(١٣٥) ربما جاءت موافقة الخديو بعد إقناع إنجلترا له بأن التعاقد معها بدلاً من الاستمرار مع الشركة الفرنسية سيقلل من قيمة التكاليف بشكل لا يؤثر على مصروفات الميناء مقارنة بإيراداته، فضلاً عن تخفيض أجرتها نظير ذلك.

لكن لم تثنِ فرنسا بل سعت إلى الاحتفاظ بالإنشاءات الأخرى التى أسندت إليها من قبل، بالإضافة إلى حصولها على إنشاءات جديدة بموافقة الخديو إسماعيل للوقوف ضد منافستها إنجلترا فى هذا الصدد.

فمن الإنشاءات التى احتفظت بها حصول المقاول أوبنهايم Oppenheim على موافقة من الخديو على إقامته عدة مشروعات متنوعة بالميناء من عدة أرصفة، ومخازن، وتعميق مدخل الميناء بما يتناسب مع السفن من حيث حجمها، وحمولتها، لتتمكن من الدخول، والخروج من خلاله بشرط عدم تجاوزها لارتفاع الأمواج داخله، أو سرعة التيارات المائية، وقد قدرت تكاليف تلك المشروعات بنحو ٢٤٦٩٦٢٢٠ قرشاً و٤ بارات^(١٣٦) كما حصلت شركة ديسود إخوان Dessud Brothers على عقد يخول لها إنشاء عدة أحواض بالميناء لإصلاح السفن وصيانتها بما يحقق أرباحاً كبيرة للميناء^(١٣٧) فضلاً عن تكليف المقاول برنوى Bernoy بترميم ترسانة الميناء بمبلغ ٣٨٠٠ قرشاً، صرف له ثلث المبلغ مقدماً، والباقي عند اتمامها^(١٣٨) وكذا قيام المقاول بروكار Brocar بإنشاء عدة أحواض داخل هذه الترسانة لإصلاح السفن بها^(١٣٩). كما احتفظت إحدى الشركات الفرنسية بالعقد الذى يخول لها إنشاء علامات إرشادية بالميناء مثل الشمندورات^(١٤٠) لتدل على وجود الصخور، والأماكن التى يصعب على قبودانات السفن التعرف عليها^(١٤١).

أما عن المشروعات الجديدة التى حصلت عليها فرنسا بالميناء فكان منها ثلاثة أسندت إلى المقاول بروكار المذكور، الأولى تصليح أبواب هويس ميناء الإسكندرية بإشراف مصلحة الهويسات التابعة لديوان عموم الجمارك لتأمين دخول وسائل النقل البحرى من ترعة المحمودية إلى الميناء عبر هذا الهويس^(١٤٢) والثانية تطهير بوغاز^(١٤٣) الميناء بهدف تعميقه بتحطيم الصخور، والأحجار الموجودة بأعماقه باستخدام الديناميت لضمان مرور السفن الكبيرة به بأمان لاسيما عند ارتفاع منسوب البحر، وما يصاحبه من تيارات مائية عالية، ورياح شديدة، وسرعة ترسيب مما يؤدى إلى تراكم الرمال فى قاعه فقدرت تكاليفه ١٥٤٥٢ فرنكاً^(١٤٤) أما الثالثة إنشاء مواسير تحت أراضي الميناء لتصريف المياه العذبة إليه^(١٤٥).

من ناحية أخرى استطاع بعض المقاولين الفرنسيين الحصول على إصلاحات بالجمرك، وإن كانت محدودة فمن هذه الإصلاحات تبليط الشارع الممتد من باب الجمرك إلى الضبطية على يد

المقاول شترارى Shetrary، فقدرت تكاليفها بنحو ٨١٠ فرنك بسعر المتر الواحد ٢٧ فرنكا على أن يتم دفع ذلك على ثلاثة أقساط يتم خصمها من مصروفات مصلحة عموم الجمارك^(١٤٦) كما كلف المقاول دوس - المذكور سابقا - بإنشاء أسكلة بالجمرك لتخزين البضائع القادمة إليه من الميناء^(١٤٧).
أيما كان الأمر لقد ساهمت فرنسا بدور واضح فى الإصلاحات التى أنيطت بها سواء بالميناء أو جمركه رغم أنها كانت محدودة، كما حرصت على تنوع هذه الإصلاحات من أرصفة، ومخازن وأحواض، وصيانة مدخل الميناء، والعلامات الإرشادية إلى غير ذلك كما أشرنا من قبل لتعطى فرصة لنفسها فى التوغل بين منشآت الميناء لخلق نوع من المنافسة مع إنجلترا فى هذا الصدد، وإن تفوقت الأخيرة لأسباب ذكرت من قبل، لكن فى الوقت نفسه كانت مشاركة فرنسا تسبب قلقا لإنجلترا من وقت لآخر فحاولت تحجيم نفوذ فرنسا فى هذا المجال.

ثالثا- فرنسا وإدارة الميناء

نظرا لسيطرة بريطانيا على إدارتى الميناء وجمركه فقد استأثرت - بطبيعة الحال - بمعظم الوظائف الكبرى^(١٤٨) والمتوسطة والصغرى، الأمر الذى جعل نصيب الفرنسيين فى الوظائف مقصورا على بعض الوظائف المتوسطة، والصغرى فى معظم الأحيان، وقد شاركهم فى ذلك مصريين، وجنسيات أخرى.

فبالنسبة لإدارة الميناء فقد انقسمت وظائفه إلى ثلاثة أقسام: إدارى، بحرى، فنى، شارك بعض الفرنسيين فى تلك الأقسام عن طريق تولي بعض الوظائف المتوسطة والصغرى فيه.

أما القسم الإدارى فمن وظائفه المتوسطة التى شغلها الفرنسيين معاون ريس الميناء وهو مختص بالإشراف على الإيرادات وتحصيلها، والإشراف أيضا على طلبات شراء الأصناف المطلوب استيرادها من الخارج طبقا للمواصفات الفنية، والكميات المطلوبة منها، ومراقبة تنفيذ العقود التى تتم مع الشركات سواء كانت شركات تجارية أو شركات للإنشاءات حتى يتم تسويتها من الناحية المالية، لذا كان يشترط فيه إجادة بعض اللغات - إلى جانب لغته - للتعامل مع هذه الشركات بصفته معاون، ومترجم فى آن واحد باعتبار أن تلك الشركات أوروبية كان أشهر من تولها أوجست مونييه Auguste Moneh^(١٤٩).

كما كان هناك ملاحظ الأرصفة والتى شغلها بعض الفرنسيين أمثال أورباله Ourbalh، وبروا Barwa وجاءت مهامه مركزة على متابعة شحن البضائع وتفريغها على الأرصفة، والكشف عليها بواسطة مختصين للتأكد من صلاحيتها، فضلا عن مراقبة إيراداتها من عوايد شحن، وتفريغ، وأرضية، وتخزين إلى غير ذلك يضاف إلى ذلك متابعة نظافة الأرصفة عقب عمليات الشحن، والتفريغ^(١٥٠) يساعده فى ذلك معاون الأرصفة وهو الذى يتولى الإشراف على الأشخاص المنوطين ببناء الأرصفة لتلبية احتياجاتهم، والاتصال بمشايخ الحجارة والمرخمين لإرسال المواد الخام، من أجل إتمام إنشائها، وكان أشهر من تولها من الرعايا الفرنسيين جاكسيون Jackson^(١٥١).

أما عن الوظائف الصغرى فكان منها الصيارف حيث حصل قلة من الفرنسيين على هذه الوظيفة نظرا لاستحواذ الأقباط المصريين عليها لخبرتهم بها، لكن أثبت الفرنسيون ممن تولوها جدارتهم فيها حيث جاءت مسئوليتهم فى الإشراف على إيرادات ومصروفات الميناء، وتحصيل الإيرادات بناء على إحصاءات الكتاب المختصين بذلك ثم يقوموا بتوريدها إلى معاون الميناء لمراجعتها قبل توريدها إلى خزينة الميناء^(١٥٢).

كما عمل بعض الفرنسيين فى وظيفة الحسابات - وهى من الوظائف الصغرى - لاسيما الحسابات الخاصة بورشة الترسانة، التى تركزت مهامها فى تدوين إيرادات، ومصروفات الترسانة فيما يتعلق بإنشاء السفن، وإصلاحها، وصيانتها، فضلاً عن صيانة منشآتها وذلك فى دفاتر، ليتم مراجعتها بواسطة معاون الميناء، كان أشهر من تولاها بياسه Biash من رعايا فرنسا باسم محاسبى ورشة ترسانة الميناء^(١٥٣).

ومن ضمن الوظائف الصغرى التى شغلها قلة من الفرنسيين رويسا البوغاز رغم خبرتهم بهذه الوظيفة نظراً لاستحواذ المصريين عليها بنسبة كبيرة، وجنسيات أخرى بنسبة تكاد تكون محدودة، انحصرت مهمتهم فى مراقبة وسائل النقل البحرى القادمة من، وإلى الميناء من حيث أسماءها، وأرقامها، وجنسياتها، ومراجعة المانيفستو (بوليصة الشحن)، وكان هؤلاء يمارسون عملهم بواسطة فلايك^(١٥٤) أعدت لهم خصيصاً لتسهيل مهمتهم، كان أشهر من تولاها من الفرنسيين فورتنسيه Fortsnhy^(١٥٥).

كما كانت هناك وظيفة السماسرة التى انقسمت بدورها إلى نوعين: الأول منها عرفوا بسماسرة البضائع وهم المكلفون بتسهيل عمليات البيع، والشراء للبضائع التى كان يتم عليها عمل صفقات تجارية بين التجار، وبعضهم داخل الميناء نظير مبلغ معين كعمولة لهم ثم يقوموا بتدوين تلك العمليات فى دفاتر يومية متضمنة اسم المشتري، والبائع، وتاريخ العمل، ووقت تسليم البضاعة، وحمولتها، وجنسياتها، وثمنها حتى يتمكن أى من التجار المتعاقدين من الحصول على صورة منها فى أى وقت^(١٥٦) وكان أشهر ممن تولى هذا النوع مناحم باروخ من رعايا فرنسا الذى حصل على عمولة قدرها ٧٩٧٥ قرشاً و ١٥ بارة بعد خصم أرباح الميناء منها نظير تسهيل صفقة تجارية لبضائع داخل الميناء لصالح تاجر يونانى يدعى ماركو Marco^(١٥٧).

أما النوع الثانى فعرفوا باسم سماسرة السفن، وهم الذين يستعان بهم فى جلب الركاب، والبضائع للسفن التى ليس لها خطوط سير منتظمة، وليست لها توكيلات ملاحية، علاوة على قيامهم بتصريف شئون السفينة فى الميناء، وذلك مقابل عمولة يتم الاتفاق عليها^(١٥٨) فكان أشهر من تولى هذا النوع من الرعايا الفرنسيين بنادى زونجولى Bnady Zoonjuly^(١٥٩) وانطون Anton^(١٦٠). كما شارك بعض الفرنسيين بصفة أطباء فى المستشفى الملحقة بإدارة الميناء لعلاج موظفى الميناء من الأمراض، أو الإصابات أثناء العمل، كان من أمثلة هؤلاء بيرون Byron^(١٦١). على أية حال كان يتم تعيين هؤلاء بعد التحرى عنهم بواسطة قنصلهم للتأكد من حسن سلوكهم، ولياقتهم للعمل، فكان يتم تعيينهم لمدة سنة قابلة للتجديد إذا أثبتوا كفاءتهم فى العمل مع صرف معاش لهم فى نهاية الخدمة^(١٦٢).

أما القسم البحرى فقد انقسم بدوره إلى عدة فروع تبعاً لاختصاصاته، نجح بعض الفرنسيين فى شغل وظائف فى بعض هذه الفروع بفضل خبرتهم بها. فكان منها ما عرف باسم الهندسة البحرية الذى شمل الأعمال الهندسية فى البحر، والترسانة، والأحواض.

فبالنسبة للأعمال الهندسية فى البحر فقد شغلها عدد من المهندسين الفرنسيين تعددت مهامهم تبعاً لنوعية هذه الأعمال فكان منها مهندسو الرسم الذين عرفوا باسم الرسامين، وهم يعتبرون من أهم العاملين فى هذا القسم باعتبارهم المختصين برسم مدخل الميناء، وأحواضه، وفناراته، والعلامات الإرشادية كالشمندورات، وصابورات السفن، وغير ذلك من الأجهزة، والمنشآت البحرية بالميناء^(١٦٣).

لذا كان يشترط فيهم إجادة فن الرسم، وحسن السلوك، وكانوا يعينون بصفة مؤقتة لمدة سنة تحت التجربة فإذا ما أثبتوا كفاءة كان يتم تثبيتهم^(١٦٤) كان من أشهرهم بدم أناركيني Bedam Anarkeney^(١٦٥).

كما كان هناك مهندسى القياس حيث يعتبر عملهم مكملاً لعمل الرسامين فى إمدادهم بالمقاييس اللازمة لعمل هذه الإنشاءات السابقة، فكان أشهر هؤلاء من الفرنسيين جون كلير John Clare^(١٦٦).

أما عن الأعمال الهندسية فى الترسانة، والأحواض فقد جاءت مهام المهندسين العاملين بهما واحدة، وإن كانت مهام الترسانة أوسع فيما يتعلق بإنشاء السفن فيما عدا ذلك اشتركت كلا منهما فى إصلاح السفن، وصيانتها وتشغيل محركاتها، والتفتيش عليها للتأكد من صلاحيتها للإبحار، وقد عرف هؤلاء باسم "مهندسى السفن" يرأسهم باشمهندس مثل جاكى Jackie باشمهندس سفن الترسانة، وموسلو Moslo باشمهندس سفن الأحواض^(١٦٧)، أما عن منشآت الترسانة فكان المسئولون عنها "مهندسو إنشاءات الترسانة" من أجل تهيئة هذه المنشآت بحرياً لعمل صناعة السفن، وإعدادها للإبحار، وقد تولوا عدد من الفرنسيين مثل غولي Golley الذى رتب له ماهية قدرها ٣٧٦ قرشاً و ٢٠ بارة شهرياً^(١٦٨).

أما عن مهندسى إنشاءات الأحواض فقد أنيط لهؤلاء بإنشائها بعد حصولهم على تخطيطها، ومقاساتها من قبل الرسامين، والقياسين، إلى جانب مسح قاع هذه الأحواض من الشوائب المخلفة من إصلاح السفن بواسطة آلات هندسية مخصصة لذلك^(١٦٩) إلى جانب صيانة هذه لأحواض، وتعميقها بواسطة الكراكات بإشراف باشمهندسهم لتكون ملائمة لإصلاح وسائل النقل البحرى^(١٧٠).

وقد اشترط فى هؤلاء الخبرة، وحسن السلوك، ولياقتهم للعمل، وقد خصص لكل حوض عدد من المهندسين يرأسهم باشمهندس خصص له راتب شهري قدره ثلاثون جنيهاً استرلينياً^(١٧١)، كان أشهر من تولوا من الفرنسيين فورنيه Forniah^(١٧٢)، وقد خضع هؤلاء - إلى جانب مهندسى الترسانة - لإشراف ديوان البحرية^(١٧٣) بالاشتراك مع إدارة الميناء^(١٧٤).

وقد عمل فى خدمة مهندسى الترسانة، والأحواض مهندسين فنيين لمساعدتهم فى تشغيل وسائل النقل للتأكد من صلاحيتها للاستخدام، كان بعضهم من الفرنسيين أمثال بيليك Belek، وسيبوني Siboney^(١٧٥) إلى جانب طائفتى^(١٧٦) القلاطية، والغطاسين حيث تتولى الأولى أعمال قلفطة السفن أى إصلاح الثقوب بها وقد عمل بها قلة من الفرنسيين لكثرة أعبائها مثل فرنسيس الذى كلف بالإشراف على عملهم^(١٧٧)، أما الغطاسين فكان منوط بهم الكشف على قاع السفينة لمعرفة الثقوب بها لإصلاحها، كان بعض هؤلاء من الفرنسيين، والآخر من المصريين خصص لكل واحد منهم تسعة قروش شهرياً^(١٧٨) إلى جانب نجارين للاستعانة بهم فى صناعة السفن^(١٧٩).

ومن الفروع أيضاً مهندسى وسائل النقل البحرى الذين تولوا العمل على السفن أثناء إبحارها لمتابعة سيرها، وإصلاحها فى حالة تعرضها لأية عطل منعاً لتعرضها للأخطار بعد الإبحار، ويلاحظ أن من عمل بهذه الوظيفة من الفرنسيين اقتصر على السفن، والوابورات، والمراكب التابعة لدولتهم حرصاً منهم على حسن معاملتهم، ولضمان حقوق وظيفتهم^(١٨٠).

وبصفة عامة خضع مهندسو الفرع الأول والثانى من القسم البحرى إلى باشمهندس الميناء البحرى الذى جاءت مهامه بالدرجة الأولى مراقبة هؤلاء من حيث إجادتهم للعمل، ومعاينة كل من

يخالف الأوامر خاصة وأن مدة تعيينهم حددت بسنة واحدة تحت الاختبار لذا كان عليه أن يرسل التقارير عن هذه الأعمال أولاً بأول إلى ريس الميناء، فضلاً عن الإشراف على عمليات التبليط بأرصفة، وأحواض، وترسانة الميناء بعد مراجعة مقاساتها لملائمتها للعمل^(١٨١) لذا كان يشترط فيه الخبرة، واللياقة، وحسن السلوك^(١٨٢). إضافة إلى رعايته لمستحقات موظفيه، والاهتمام بمعالجتهم عن طريق التصريح بإجازة لهم للسفر للعلاج بعد موافقة ريس الميناء لحفظ مستحقاته لحين رجوعه، أو تعيين آخر مكانه في حالة تقاعده عن العمل^(١٨٣) كما كان مسئولاً عن خروج أحد مهندسى الفرعين، أو استخدام بعض الآلات الهندسية بهما فى أعمال خارج الميناء كما حدث فى عمل رسومات للمواسير، والمجارى المائية بأحد الشوارع القريبة من الميناء لتصريف المياه العذبة، وذلك بحكم خبرتهم فى هذا المجال^(١٨٤) أو لرسم طرق وشوارع المدينة^(١٨٥) وهذا يعنى أن مهندسى القسم البحرى باستثناء مهندسى وسائل النقل كانت لديهم الخبرة فى استخدام بعض آلاتهم المخصصة للأعمال البحرية إلى عملها فى الأعمال البرية، ومن أمثلة الباشمهندسين الفرنسيين داوس. ونظراً لاثبات كفاءته فى العمل فقد طالب ديوان الأشغال - بصفته المشرف على إدارة هذه القسم بالاشتراك مع إدارة الميناء - بتجديد عقده إلى سنة أخرى بعد تسديد مستحقاته فى السنة الأولى والتى قدرت بنحو ١٠٢٣ ليرة^(١٨٦) و ٢٨ شللاً^(١٨٧) نظير خدماته^(١٨٨).

ومن ضمن الفروع التى عمل بها بعض الفرنسيين بهذا القسم الطوائف البحرية الممثلة فى المراكبية، والفلايكية، والقواربية^(١٨٩) حيث انتظم هؤلاء فى طوائف خاصة بهم، ولكنهم كانوا خاضعين لقوانين الميناء التى خضعت لها تلك الطوائف الممثلة فى المصريين، وجنسيات أخرى دون تمييز. وقد مارس هؤلاء عملهم عن طريقها سواء بامتلاكهم لها، أو إيجارها، وذلك بعد حصولهم على رخصة العمل منعاً لأية مخالفات، أو استخدامها فى عمليات التهريب^(١٩٠).

تنوعت أعمال هذه الطوائف ما بين نقل البضائع، والركاب، ومراقبة سواحل الميناء وبالتعاون مع العساكر البحرية، والصيد.

فبالنسبة لنقل البضائع، والركاب كان عليهم الالتزام بقوانين الميناء من حيث تفريغهم للبضائع من خلال وسائلهم النقلية إلى المواعين^(١٩١) التابعة للميناء لنقلها إلى الأرصفة وذلك بعد دفع أجرة تفريغها، أما إذا كانت البضائع تابعة للحكومة فلا يؤخذ أجرة تفريغ نظير التصريح لهم بالعمل داخل الميناء تمشياً مع غيرهم من الطوائف الأخرى^(١٩٢). أما الركاب فكان عليهم مراجعة أوراقهم قبل نقلهم من حيث بسابورتاتهم، وتصريح الكورنتينة (الحجر الصحى) بدخولهم الميناء إلى غير ذلك^(١٩٣).

أما عن حراسة السواحل، فإلى جانب عملهم السابق كان يكلف البعض منهم بضبط عمليات التهريب للأنشطة الممنوعة كالأسلحة، والبارود، والحشيش دون حصولهم على رخصة بالاتجار فيها، وكذلك مراقبة السفن وحمايتها من الأخطار بالإبلاغ عنها لإدارة الميناء لإنقاذها من الغرق^(١٩٤). وفيما يتعلق بالصيد، فكان عليهم أولاً الحصول على رخصة لممارسة هذه المهنة بشرط الابتعاد عن أرصفة الميناء منعاً للزحام، وعدم استخدامها فى غير عمليات الصيد، إلى جانب الالتزام بدفع العوايد لمصلحة الميناء بنحو ٧٥ قرشاً عن كل صياد شهرياً، وإذا حدثت أية مخالفة يتم مصادرة وسائلهم المستخدمة فى الصيد، وحرمانهم من ممارسة هذه الحرفة مرة أخرى، وطردهم من

العمل داخل الميناء^(١٩٥)، وقد تم إبلاغ القنصل الفرنسي - كغيره من القناصل - بهذه التعليمات لإبلاغها لممارسى هذه الحرفة من بنى جنسه منعاً لحدوث أية مشكلات^(١٩٦).

وقد عملت تلك الطوائف تحت إشراف رؤسائهم الذين كانوا يقومون برفع التقارير أولاً بأول إلى ريس الميناء للوقوف على أعمالهم كان منهم بوروبان Boroban ريس طائفة القواربية، وبوريل Borel ريس طائفة المراكبية، وايتين بورو Aeityn Bureau ريس طائفة الفلايكية^(١٩٧).

أما القسم الفنى فقد شمل عدة فروع أيضاً، فقد حصل بعض الفرنسيين على وظائف فى بعض هذه الفروع سواء كانت متوسطة أو صغرى منها مهندسو الإنشاءات فقد خصص لكل نوع منها فئة من المهندسين متخصصة بها، عملوا جميعاً تحت إشراف باشمهندس أشغال الميناء كان أشهر من تولاها من الفرنسيين راوسيون Rosion^(١٩٨)، وأوبنهايم Oppenheim^(١٩٩)، ودوبور Dobor^(٢٠٠)، وبركار Bracar^(٢٠١).

جاءت مهامه فى الإشراف على مهندسى الإنشاءات من حيث مطابقتها للمواصفات الفنية، ومراجعة تكاليفها وذلك بواسطة المكاتب الفنية التابعة لهذا القسم للتأكد من صلاحيتها حتى لا يكون عرضة للمسئولية أمام ديوان الأشغال المشرف على إتمامها^(٢٠٢) فضلاً عن حصر العمال اللازمين لها وتوزيعهم عليها حسب الاحتياجات^(٢٠٣) ليس هذا فحسب فكان مسئولاً أيضاً عن بناء المخازن بالجمرك عن طريق مراجعة مقاساتها، وتخطيطها، وميزانيتها والموقع المقرر لها^(٢٠٤). وكان يتم تدوين تكاليف تلك الإنشاءات سواء بالميناء، أو جمركه بدفاتر الشهرية لهما لتدخل ضمن المصروفات^(٢٠٥). ولتسهيل مهامه رتب له فلوكة يعمل عليها ستة أنفار من العساكر البحرية المخصصة لخفر سواحل الميناء، ليتم من خلالها التنقل بها بين أرصفة الميناء لمتابعة الأشغال به رتب لكل واحد منهم ١٧٥ قرشاً شهرياً مع بدل كسوة قدرها ١٢٥ قرشاً^(٢٠٦).

كما وفر له عدد من معاونين معظمهم من الفرنسيين لإمكانية التفاهم معهم، وقد عرفت وظائفهم، بالوظائف الصغرى بهذا القسم، جاء على رأسها الوكيل الذى عرف باسم "مساعد باشمهندس أشغال الميناء" لمتابعة الإنشاءات، ونقل التقارير أولاً بأول إلى الباشمهندس، فضلاً عن الإشراف على المواد الخام اللازمة لها، ومستخدميها من العمال^(٢٠٧)، كان أشهر من تولاها من الفرنسيين ليون فريون Lyon Freon والذى أسند إليه الإشراف على ترميم القنطرة الموصلة ما بين ترعة المحمودية والطريق المؤدى إلى الميناء وقد حددت ماهيته بنحو سبعين قرشاً شهرياً^(٢٠٨).

كما كان هناك فرع - ممن شغله بعض الفرنسيين - بهذا القسم عرف باسم مهندسى الصيانة وهى من الوظائف المتوسطة، كان عملهم مكماً لمهندسى الإنشاءات بإشراف باشمهندس الأشغال انحصرت مهمتهم فى متابعة صيانة هذه الإنشاءات من حيث مراقبة المواد الخام المستخدمة بها، والكميات التى استعملت فى بنائها ضمناً لعدم تعرضها للسقوط، وكان من أشهر هؤلاء دوس Dos^(٢٠٩).

وقد عاونه فى ذلك مأمورين - وهى من الوظائف الصغرى - انحصرت مهمتهم فى الكشف عن الأحجار المستخدمة فى البناء للتأكد من صلاحيتها، وقد خصص لكل واحد منهم عشر ليرات شهرياً بعد أن كانت ستة نظراً لمهامهم الشاقة، مما جعل قلة من الفرنسيين يعملون بها لهذا السبب^(٢١٠).

ومن معاونين الذين عينوا بصفة ظهورات (مؤقتة) عمال الحجارة وهم المسئولين عن نقل الأحجار من أماكنها لاسيما المكس إلى الميناء لزوم أشغاله إلى جانب نقل الأحجار المستخرجة من أعماق مدخل الميناء منعاً من إعاقتها للسفن أثناء السير، وفي سبيل ذلك خصص لكل واحد منهم ثلاثمائة قرش شهرياً، وعمل بها قلة من الفرنسيين أيضاً^(٢١١) إلى جانب وزانين لوزن هذه الأحجار بالتونيلاطة^(٢١٢) لتحديد قيمتها.

ولم يقتصر عمل بعض الفرنسيين على الوظائف بالميناء بل تعداه إلى بعض وظائف الجمرک المتوسطة والصغرى من أمثلتها معاون الجمرک والذي انحصرت مهامه فى إرسال التقارير الخاصة بمرور البضائع من الميناء والمراد تخزينها بمخازن الجمرک متضمنة نوع البضائع، وكمياتها، وبيانات أصحابها، وممن تولاهما من الفرنسيين سيلر Saylor بمرتب شهرى قدره ٤٠٠ قرش^(٢١٣).

كما عمل بعض الفرنسيين فى وظيفة التثمين أى تثمين البضائع حسب نوعياتها وكمياتها، لذا اشترط فيهم أن يكونوا خبراء بأنواع البضائع، فضلاً عن الأمانة والاستقامة للحفاظ على إيرادات الجمرک، وكان يرأس هؤلاء الباش مثنى من أمثلتهم ديمنتوا Dimentoa، ودوم Dom^(٢١٤).

كما عمل قلة من الفرنسيين أيضاً بقسم الحسابات ككتاب حيث كانوا يقومون بإعداد قوائم الحسابات اليومية للجمرک متضمنة كافة البيانات عن البضائع فضلاً عن العوائد، والرسوم المقررة عليها، كان من أشهرهم فرديناند ديشان Ferdinand Deschn من رعايا فرنسا^(٢١٥). وكذلك العمل بمخازن الجمرک لحراسة البضائع المودعة بها لحين إتمام إجراءاتها الجمركية يرأسهم باشمخزنجى، وقد اشترط فيهم الأمانة، والاستقامة، ولياقتهم للعمل^(٢١٦).

ويلاحظ أن هناك قلة من الفرنسيين أيضاً عملوا بوظيفة عربجية الجمرک رغم أنها وظيفة متدنية لا تتماشى مع طبيعتهم الأوروبية، لكن عملوا بها ربما لشدة احتياجاتهم للعيش دون النظر إلى وضعها الاجتماعى حيث كلفوا بنقل البضائع من المخازن عبر عرباتهم إلى الأماكن المراد نقلها إليها. كان من أشهرهم رانيه رافيله Rania Rafilh^(٢١٧).

على أية حال لقد استطاع بعض الفرنسيين الحصول على وظائف بأقسام الميناء الثلاث. والجمرک رغم أنها تنوعت ما بين متوسطة، وصغرى، لكنهم أثبتوا كفاءة ودور واضح فى عملهم ضمناً لاستمرارهم، ولإثبات مشاركة فرنسا فى إدارة الميناء، لكن نجحت إنجلترا فى تحجيم هذه المشاركة باستحواذها على معظم الوظائف تاركة القليل منها للفرنسيين وجنسيات أخرى بدليل حرمان الفرنسيين من العمل بأحد أهم فروع القسم البحرى، وهى الفنارات التى توزعت فى مواقع مختلفة فى الميناء باعتبارها تنظم العمل داخله من حيث تفتيش السفن، وتقدير العوائد عليها فاحتفظ بها الإنجليز بنسبة كبيرة لتمنحهم حق الإشراف على مهمات، ومؤن مستخدميها، وتوزيعها بمعرفتهم^(٢١٨).

رابعاً- النشاط الاقتصادى لفرنسا بالميناء

تنوعت مصالح فرنسا الاقتصادية فى الميناء التى تمثلت فى النقل البحرى، وبعض السلع كالفحم، والأخشاب، والحديد، والحاصلات الزراعية، والثروة الحيوانية، والزيوت، والسمن، علاوة على بعض التجارات الممنوعة كالأسلحة، والبارود، كما كان للشركات، والمحلات سواء بالامتلاك، أو بالإيجار دور اقتصادى فى الميناء التى تخصصت فى تجارة بعض السلع، فضلاً عن المخازن

الخارجية القريبة من الميناء، أو الجمر ك لتخزين البضائع بها مقابل أجرة تخصص لصالح أصحابها إلى جانب شركات الخدمات التي سدت بعض احتياجات العبياء.

و ضمناً لحماية مصالحهم فى هذا المجال ضد منافسيهم عين القنصل ابنه لويز Louise ليتولى مهمة الإشراف على الشركات والمحلات التجارية الخاصة ببنى جنسه – بالتعاون مع الوكيل أحياناً – وذلك لزيادة أعبائه^(٢١٩).

١- النقل البحرى

نظراً لأهمية الميناء استراتيجياً، واقتصادياً اتجهت أنظار بعض الفرنسيين من أصحاب الثروات إلى وسائل النقل البحرى المختلفة سواء بالاتجار، أو بتكوين شركات لها^(٢٢٠) بهدف تحقيق مكاسب كبيرة من ناحية، والإسهام بنصيب فى عمليات النقل بين الموانئ وبعضها، أو بين ميناء الإسكندرية، وبين الموانئ الأوروبية من ناحية أخرى.

فكان من الفرنسيين ممن أقبل على تجارة الوابورات بيليك Belek ، وملكوس Mkos وماريا لويه Maria Lwei ، وريجس ليون Regis Lyon ، وبورنيه Burnier ، وبيتر مرسينه Pietro Msrneh ، وموسيه Musseh ودوربك Dorbak. وقد تراوحت ملكية هؤلاء للوابورات ما بين ٢- ١٣ وابور حسب إمكانياتهم المادية، وقد تخصصت هذه الوابورات فى شحن البضائع الثقيلة، والجافة، علاوة على الركاب، والبوستة، وذلك بين ميناء الإسكندرية، والموانئ الأوروبية كمرسيليا، وأستانبول، إلى جانب الموانئ العربية كموانئ بلاد الشام^(٢٢١) وفى نظير عملها كان يفرض عليها عوائد نقل، وشحن، وتفريغ، وفنارات، وصابورات إلى غير ذلك^(٢٢٢).

أما عن تجارة المراكب فكان من أشهر أصحابها الفرنسيين مال بيام Mall Payam ، وألفريد Alfred ، وجول Gool ، وفرنشيتى Vrnshaty ، وبتروزيوس Petrozios ، ولاسكلبس Laskalps ، والكساندرا فاتوما Alexandra Faotoma ، وبرتولمى Bertolmy ، وأربييه Arbeih. وقد تراوحت ملكيتهم لها ما بين ٢- ٦ مراكب. وقد تخصصت أيضاً فى نقل البضائع، والركاب حسب حمولتها^(٢٢٣).

أما السفن فقد امتلكها عدد من الفرنسيين لنفس الاستخدام وإن كان بشكل أوسع تمشياً مع حجمها. فهناك سفن خصصت لنقل البضائع، والركاب، والأموال، كان أشهر مالكيها روكس Rocks^(٢٢٤)، ويوجان Eugan^(٢٢٥).

كما وجدت سفن تخصصت فى نقل البوستة من الميناء إلى الهند، والصين، والعكس^(٢٢٦) من أشهر مالكيها سوليه Soleih^(٢٢٧) ولافونت Lafont^(٢٢٨) وريو Rew^(٢٢٩).

ثم يأتى بعد ذلك تجار المواعين، كان من أشهرهم بكلى Bkly الذى امتلك منها نحو عشرة تولت نقل البضائع، والركاب بين ميناء الإسكندرية، وغيره من موانئ مصر، فضلاً عن تفريغ مشحونات السفن، والوابورات، والمراكب فيها لنقلها إلى أرصفة الميناء، ونظراً لكثرة عملها وصلت العوائد المقررة عليها شهرياً إلى ٢٢٧٠ قرشاً لحساب خزانة ديوان البحرية^(٢٣٠).

من ناحية أخرى حاول بعض الفرنسيين التوسع فى هذه التجارة بتكوين شركات مع أفراد آخرين تحقيقاً لمزيد من المكاسب فكان من أشهر هذه الشركات شركة يوجان للسفن، الذى نجح فى تكوين شركة مع بعض التجار ضمت عدد من السفن، بعد أن كان يمتلك سفينة واحدة، حيث نجحت هذه الشركة فى الحصول على نصيب لا بأس به من عمليات النقل داخل الميناء، وخارجه^(٢٣١).

وشركة بازين للوابوارت، وبلغ من نفوذ هذه الشركة بالميناء أنها طالبت عن طريق نيترن Natern وكيل القنصل ببناء شمندورة لها بالميناء لتكون علامة إرشادية لوابوارتها تحميها من أية مخاطر قد تعرضها للخطر عند دخولها الميناء، وتكون تكاليفها مدفوعة من العوايد المقررة على تلك الوابوارت^(٢٣٢). وشركة أوبنهايم نوفوا Oppenheim Novoa وشركاه التي اشتملت على ٢٣ وابوراً، تصل مصاريف صيانتها نحو ٧٣٢٨٠٩١ قرشاً، و٦ بارات شهرياً^(٢٣٣) والشركة المساجرية البحرية والذي ضمت عدد من الوابوارت، والسفن، والمراكب، والصنادل لتنوع نشاطها في عمليات النقل ما بين الميناء، والموانئ الأوروبية^(٢٣٤).

٢- السلع

تعددت السلع التي أقبل بعض التجار الفرنسيين على الاتجار فيها عبر الميناء تحقيقاً للمكاسب، ولتدعيم وجودهم الاقتصادي في الميناء أسوة ببعض الدول الأوروبية الأخرى وعلى رأسها إنجلترا.

وقد خضعت هذه التجارة لقوانين الحكومة المصرية - مثل غيرهم من الأجانب - والتي بمقتضاها تقرر أن السلع الواردة من الخارج، أو المصدرة من مصر عبر الميناء لا يقرر عليها عوايد الدخولية على اعتبار أن أصحاب هذه السلع بمثابة ملتزمين لها، حيث مقرر عليهم دفع ٩٪ من ثمن كل سلعة لصالح إدارة الميناء، شاملة كافة العوايد المقررة عليها عرفت بضريبة الصادر والوارد^(٢٣٥). وقد جاء في مقدمة هذه السلع الفحم باعتباره سلعة متعددة الاستخدام سواء لتمويل وسائل النقل البحري، أو الميناء، وفناراته، وجمركه في إدارة بعض آلاتها، أو لاستخدامه في طهي الطعام. وقد تعددت أنواعه منها فحم كرديف درجة أولى، ثانية، ثالثة، وكوك^(٢٣٦).

مارس التجار نشاطهم عن طريق محلات حرصوا على شرائها بأراضي الميناء الغربي لتمويل أغراضه المتعددة وكذا تمويل السكة الحديد التابعة له فعلى سبيل المثال كان كل من كلومب Klumb، وسبزنيا Spznya، وبيترو ومرسنه Petero and Mrsenah من أشهر تجار الفحم الذين كانوا يمولون الميناء به محققين من وراء ذلك ثروة لا بأس بها^(٢٣٧) استغلوها في شراء عقارات لهم كما اتضح من تركة بيترو ومرسينه أنه أمتلك عقارات ممثلة في منزل، وعدد من المحلات، بالإضافة إلى أموال، وإن لم تذكر الوثيقة قيمتها^(٢٣٨).

ولزيادة الطلب عليه كسلعة مهمة محلياً كان بعض هؤلاء التجار يرفضون تصديره للخارج بسبب ارتفاع أسعاره، وارتفاع ضريبة النولون (الشحن) المقرر عليه عند تصديره للخارج^(٢٣٩) لكن في الوقت نفسه كانوا يضطرون إلى استيراده من الخارج لسد الاحتياجات المحلية منه لكن في المقابل كانوا يدفعون ٩٪ من عوايد ثمنه^(٢٤٠).

وهناك من أقبل على إقامة شركات للفحم كنوع من التوسع في تجارته تحقيقاً لمكاسب أكبر، وللوقوف أمام نفوذ مثيلتها من الأجانب لاسيما الإنجليزية، والنمساوية، والروسية، كان أشهر هذه الشركات الفرنسية بتريه وشركاه Btre & Co والتي اعتبرت مورد مهم للميناء^(٢٤١). وشركة بنسوليير Pencaulir والتي كانت تورد الفحم لمبنى المراسلات بالميناء الخاصة به مع كل من ديوان الأشغال، والبحرية لتسيير أموره^(٢٤٢).

كما اهتم بعض الفرنسيين بتأجير مخازن بجوار الميناء لتخزين الفحم فعلى سبيل المثال أجر أندريه كورنييه Andre Kornyh ١٢ مخزنًا لمدة سنة نظير أجره قدرها ٢٢٦ فرنكا لهذا الغرض^(٢٤٣) كما كان للافية مخزين بنفس المكان لتخزين الفحم الوارد من سالونيك^(٢٤٤).

ولما كانت هذه الشركات، والمحلات، والمخازن تحت رعاية القنصل فقد تدخل الأخير لحمايتهم من أية مشكلات تؤثر على ممارسة عملهم؛ وهو مما حدث عندما تقدم باشمهندس أشغال الميناء بشكوى إلى ريس الميناء لمخاطبة الأخير للخدو إسماعيل بشأن أحد تجار المخازن المخصصة للفحم من الفرنسيين الذى أجر مخزنًا من الحكومة المصرية بالقرب من أرصفة الميناء الغربى بجوار السكة الحديد المعدة لنقل البضائع، بهدف وضع الفحم التابع للشركة المساجرية البحرية الفرنسية للوابورات لفترة، لكن تمشيًا مع تطوير الميناء فقد أرادت الحكومة الاستفادة من الأرض الواقع بها هذا المخزن لاستغلالها فى مشروعات تابعة للميناء لكن المستأجر بهذا المخزن رفض تسليمه للحكومة بحجة أن مدة إيجاره له لم تنته، فتم مخاطبة القنصل لحسم الأمر^(٢٤٥).

ومن السلع التى جذبت بعض الفرنسيين للتجار فيها الأخشاب حيث نالت اهتمامًا من قبلهم لتعدد استخداماتها فى صناعة وسائل النقل البحرى، والمنشآت، وقد اعتمدت تجارتهم لها - فى الغالب - على الاستيراد من الخارج حرصًا على جودة خاماتها، ولسد الاحتياجات المحلية منها، ولتسهيل المعاملات التجارية بينهم، وبين شركات الأخشاب الموجودة فى الخارج، سعت الأخيرة إلى تعيين وكيلًا عنها فى مصر ليتولى الوساطة بين الطرفين من حيث تحديد الكمية المطلوبة، وخاماتها، وسعرها، وكيفية السداد، على سبيل المثال وكلت إحدى شركات الأخشاب الفرنسية برودس تدعى شركة جوديا وبتگران Godya and Ptgran وكيلًا عنها فى الإسكندرية يدعى جو أنسطاسى Joe Onstasy للاتفاق مع أحد التجار الفرنسيين بالإسكندرية على صرف كمية خشب، قدر سعر اللوح بعشرة قروش وقد فرضت الشركة شروط جزائية على هذا الوكيل فى حالة مخالفته لأوامر الشركة أثناء اتفائه مع التاجر، أو شركة أخرى - نظير عمولة له - سيدفع ٢٠٠٠ قرش مع إلزامه بدفع فوائد أرباح الصفقة المكلف بها لصالح الشركة^(٢٤٦).

وأحيانًا كان بعض التجار يلجئون إلى الاستدانة من أجل استيراد الأخشاب من الخارج نظرًا لارتفاع أسعاره فمن ذلك استدان سار Sar من رعايا فرنسا، من أحد المصريين من أصحاب الثروات - ويدعى على قبودان مبلغ قدره ٦٢٩٦ قرشًا و ٢٠ بارة لاستيراد أخشاب من بلاد الشام عبر هذا الميناء^(٢٤٧).

وقد يكون ذلك سببًا فى امتناع بعضهم - أحيانًا - عن دفع أجره نولون الأخشاب المستوردة إلى حد يدفعهم إلى الاعتداء على بعض الموظفين المختصين بذلك مثلما تعدى جويدى Gwede من رعايا فرنسا على أحد موظفى الجمرك بالضرب بسبب مطالبة الأخير له بدفع النولون المقرر على أخشابه قبل تسليمها له فتم القبض عليه لحين إبلاغ قنصله للنظر فى ذلك^(٢٤٨).

كما اتجه بعض تجار الأخشاب من الرعايا الفرنسيين إلى تأجير محلات لتكون مطلبًا لممارسة تجارتهم، ولتقليل نفقات الشحن، بعد خروج بضائعهم من الجمرك، واختاروا أماكن وجودها بالقرب من الميناء، فضلًا عن الأولوية فى تمويل الميناء بما يحتاجه من الخشب لزوم وسائل النقل، ومنشأته، فمن أشهر هؤلاء جيران الذى أجر محلاً لمدة عام بأجرة قدرها مائة جنية سنويًا دفع نصف هذه الأجرة، والنصف الآخر خصمه نظير ما أقامه من إصلاحات بهذا المحل، وقد تم ذلك بشهادة

القنصل، لحسم أية مشكلة قد تحدث بين المؤجر، والمستأجر، وقد حرص هذا التاجر على جلب أخشابه من بلاد الشام^(٢٤٩).

ونظرًا لاعتماد التجار - في الغالب - على استيراد هذه الأخشاب من الخارج فقد حرص بعضهم على امتلاك سفن، أو مراكب لتسهيل لهم عملية النقل، ولتقليل نفقاتها، كان أشهر هؤلاء كلاواتي الذي امتلك مركبًا لتساعده في نقل أخشابه من بلاد الشام^(٢٥٠). وجان جيزدن Jean Jyazdn الذي امتلك مركبًا تسمى "رادو" Radu ليحضر بها الأخشاب من استانبول^(٢٥١).

وتحقيقًا لمزيد من المكاسب قام بعض الفرنسيين بتكوين شركات لتجارة هذه السلعة، اعتمدت على استيرادها من الخارج لاسيما استانبول مثل شركة تجله كولير، وهي من أكبر شركات الأخشاب في الإسكندرية^(٢٥٢).

كما اتجهت رؤوس أموال بعض التجار الفرنسيين إلى تجارة الحديد لتعدد استخداماته باعتباره من أهم المواد الخام التي تدخل في بناء السفن، والوابورات، والمراكب مع الأخشاب تمشيًا مع اكتشاف قوة البخار كنوع من أنواع التطور في بناء تلك الوسائل إلى جانب استخداماته في صناعة الماكينات، والآلات سواء المستخدمة في الميناء، أو فناراته، أو الجمر^(٢٥٣)، وفي النقل والمواصلات، وغير ذلك من المجالات الصناعية، والزراعية^(٢٥٤).

ظهرت عدة شركات فرنسية في هذا المجال منها شركة موريه Moreh التي كانت تمد الميناء بكافة احتياجاته من الحديد لزوم أشغاله ففي سنة ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م قدرت قيمة طرود الحديد المنصرفة له بنحو ٢٤١٠٨٧٥ قرشًا، تقرر تسديدها لها على شهرين ونصف شهر من قبل ديوان الأشغال^(٢٥٥). وأيضًا شركة سارلانكر Sarlanker والتي كانت تمول سفن الميناء بالحديد لزوم إنشائها، فضلًا عن امتلاكها عدد من المراكب ليتم جلب الحديد عن طريقها من الخارج^(٢٥٦). وشركة درفيوا وشركاه Derfioa & Co وهي متخصصة في تجارة معدات الأرصفة^(٢٥٧)، وشركة استمرت وشركاه والتي كانت تقوم بتوريد الحديد بهدف إنشاء الخطوط الحديدية بالميناء^(٢٥٨) وشركة ميشيل التي كانت تورد الآلات الهندسية لأشغال الميناء^(٢٥٩) وشركة فورز وتسانيه Fours and Tsanah التي كانت تمول ترسانة الإسكندرية بالحديد اللازم لصناعة السفن^(٢٦٠).

ومن السلع التي جذبت أنظار بعض التجار والشركات الفرنسية الحاصلات الزراعية باعتبارها سلعة رئيسة محليًا، فضلًا عن تعدد استخداماتها الغذائية، والصناعية أي أنها سلعة مربحة، وقد شجعهم على ذلك اتباع نظام الحرية الاقتصادية في تلك الفترة خاصة بعد إلغاء نظام الاحتكار الذي اتبعه محمد علي، وقد جاء على رأس هذه الحاصلات القطن، لجودته فقاموا بتصديره إلى الخارج لتحقيق مكاسب أكبر من بيعه محليًا. ومن ثم أقبل بعض التجار على شراء وكالات^(٢٦١)، ومحلات بهدف التوسع في هذه التجارة، وخاصة وأن بعضهم اتجه إلى التجارة في أكثر من محصول سعيًا وراء مكاسب أكبر فعلى سبيل المثال كان ديو Dio من رعايا فرنسا يملك وكالة في أحد الأحياء القريبة من الميناء لتجارة القطن والقمح^(٢٦٢).

ومنهم من اتجه إلى امتلاك سفن تتولى نقل بضائعهم سواء في الداخل، أو الخارج عبر الميناء، فعلى سبيل المثال كان لأحد التجار الفرنسيين سفينتين تتولى نقل القطن إلى مرسيليا^(٢٦٣). وأحيانًا كان يقترن بتجارهم للقطن مشاكل قضائية سواء بينهم، وبين تجار قطن آخرين، أو بينهم وبين الجمر^(٢٦٤) كما كان يتطلب تدخل قنصلهم لحسم الأمر، فعلى سبيل المثال اشترى براويه

Brawiyeh الفرنسي كمية قطن من بلنديرىس Pellndrides اليونانى بمبلغ ١٢٠٧١٨ قرشًا و ٢٩ بارة ولما تأخر عن السداد عرض البائع قضيته على القنصل الفرنسى لاسترداد حقه، لكن لما تأخر رد القنصل عليه طالب المشتري بسداد هذا المبلغ فى خلال ثمانية أيام إلا وسوف يقوم بالحجز على القطن^(٢٦٤).

كما تدخل القنصل الفرنسى فى حسم الدعوى المقامة من سليم الخيمى تاجر القطن ضد أورباك Orbak بسبب امتناع الأخير عن دفع مبلغ ٥٥٣ فرنكا ثمن كمية قطن مشتراه من الأول، ثم تم الاتفاق على دفع ٢١٠ فرنكا كقسط أول ثم يدفع الباقي كقسط ثانى بعد شهرين^(٢٦٥).

وبناء على شكوى مقدمة من أحد تجار القطن من أهالى البحيرة إلى المحكمة القنصلية ضد ورايت جوبيان Wrabt Jobean تاجر القطن بالإسكندرية بسبب تأخر الأخير عن دفع ثمن القطن المباع له والمقدر ثمنه بـ ١٣٢٥٥١ قرشًا و ٣ بارات فتم حسم الأمر - بحضور قنصله - باستلام الضبطية هذا المبلغ على الفور لتسليمه لصاحبه^(٢٦٦).

كما قامت عدة خلافات بين تجار القطن من الفرنسيين، والجمرك فى بعض الأحيان حول العوايد المقررة على بضاعتهم، فعلى سبيل المثال وقع خلاف بين أحد تجار القطن ويدعى دجول بولين Deijol Pauline وبين مصلحة الجمرك حول زيادة العوايد المقررة على قطنه إلى ١٠٪ بعد أن كانت ٨٪ فى عام ١٢٦٦هـ / ١٨٤٩م ثم ٩٪ فى عام ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م فامتنع التاجر عن دفع هذه الزيادة طبقًا للاتفاقيات التجارية المعقودة بين دولته، والدولة العثمانية بشأن عدم زيادة الرسوم والعوايد، وإزاء ذلك استنجد بقنصله للإفراج عن بضاعته دون دفع تلك الزيادة^(٢٦٧).

ومن الحاصلات التى جذبت أنظار بعض التجار الفرنسيين القمح، والأرز، والفول، والشعير، وكان منهم من تخصص فى تجارة محصول واحد مثل هنريس Henris تاجر القمح الذى كان يقوم بتصديره عبر الميناء إلى بلاده^(٢٦٨). وكوتوفا Kotova، وأجريانى Ojeriany اللذان امتلكا كل منهما محلاً، وعدة مخازن لتجارة الأرز^(٢٦٩). وجرجس زغيب من رعايا فرنسا الذى تخصص فى تجارة الفول^(٢٧٠). ودكوبلات Dkoppelat، ولوران Lauren، وبورنيه Bornayh ممن تخصصوا فى تجارة القمح المستورد من مرسيليا^(٢٧١).

وهناك من جمع فى تجارة المحاصيل السابقة مثل منونوف Mnnonov، وإيان Ian، وموسكور كاريدياه Moscor Karedeah، وبوسناك Bosnak استيرادًا وتصديرًا^(٢٧٢).

وهناك ما يشير أن بعض هؤلاء التجار قد استغلوا نفوذ قنصلهم فى ارتكاب جرائم التعدى، أو الشروع فى القتل كمحاولة منهم لسرقة بعض التجار المصريين فعلى سبيل المثال تقدم أحد تجار الحبوب من المصريين بشكوى إلى الضبطية مضمونها أن أحد تجار الفول من الفرنسيين قام بالاعتداء عليه وإطلاق النيران عليه عندما طالبه بدفع ثمن الفول الذى اشتراه منه، وبالتحرى تبين أن المعتدى سئ الخلق، وغير مستقيم فتم إحضار قنصله للتحقيق فى ذلك، ومجازاة المعتدى^{(٢٧٣)*}.

أما عن الخضر والفاكهة فقد عمل بتجارتها عدد من الرعايا الفرنسيين بحثًا عن المكاسب، كان من أشهرهم لوسنيه بروت Losnyh Pruitt، ويوسف روم التاجران فى الخضر^(٢٧٤). وهناك من جمع بين الاثنين معًا مثل برواند Broand^(٢٧٥) وماركيت Marquette^(٢٧٦).

بينما عمل قلة من الفرنسيين بتجارة البهارات رغم أنها مربحة، ربما يرجع ذلك إلى استحواد جنسيات أخرى عليها بنسبة كبيرة، فضلاً عما تحتاجه من رؤوس أموال كبيرة لم تتوافر لبعضهم. كان من أشهرهم لافون Lavon تاجر الفلفل الذي كان يستورده عبر الميناء لبيعه في مصر^(٢٧٧).

ولعل من أهم الحاصلات الزراعية التي حققت مكاسب عالية للتجار الفرنسيين بمصر بصفة عامة الدخان على الرغم من توافر الدخان المصري^(٢٧٨)، لكن كانت هناك فئات من المجتمع المصري لاسيما الطبقات الارستقراطية الذين كانوا يفضلوا الدخان المستورد لجودته عن الدخان المصري، فكان من أشهر تجاره من الفرنسيين ورعاياهم أنطون، وكونيه Kone، واندري باجيش Andre Bajeic، وكريونيل Krionel وبرتولمي Bertolmy، وكارلولاتسو Carlolazo، وبرمون Bermn، ومردخ وبيتران Mrdech and Betrand، ولويس بوكوندجي Lewis Bukundjy، وطاش Tash، وكان هؤلاء التجار يستوردون الدخان من فرنسا، واستانبول، ويقومون ببيعه إما عن طريق محلاتهم إلى التجار، أو إلى شيخ الداخنية ليقوم هو بتوزيعه على التجار، والفئات ذات المكانة الاجتماعية المرموقة، علاوة على تخصيص كميات منه إلى الخديو إسماعيل نفسه^(٢٧٩).

وقد ارتبط بعملية استيرادهم للدخان عدة مشكلات تسببوا في فعلها مع مصلحة الجمرک نتيجة لرفضهم دفع رسومه بسبب ارتفاعها من ٦ إلى ٧٥٪ من إجمالي البضاعة - وهو فرق واضح في الزيادة - بناء على قرار صادر من الدولة العثمانية في سنة ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م فلجأوا إلى قنصلهم لتخفيض هذه الزيادة وخاصة وأنه كان متفق عليه أن الرسوم المحصلة على الدخان - كغيره من الحاصلات الزراعية الأخرى - الوارد من أى مكان إلى أى من جمارك الدولة العثمانية، ومنها مصر هو ٦٪ ثم زاد إلى ٨٪ مما اعتبر ذلك يمثل ضرراً للتجارة الفرنسية في هذا الأمر، مع أن هذه الزيادة كانت مقررة على جميع الأجانب أصحاب هذه التجارة^(٢٨٠). ولعل الدافع وراء قيام الدولة العثمانية إلى فرض هذه الزيادة هي الحد من منافسة الدخان الأجنبي لاسيما الدخان اليوناني بسبب أسعاره البخسة مما أثر على ترويج الدخان العثماني بمصر وقلة إيراداته، وقد زادت هذه المنافسة بعد أن حددت زراعة الدخان بمصر، وإعطاء الفرصة لتدقق الدخان الأجنبي إليها عن طريق التهريب أحياناً بهدف التهريب من دفع رسومه، وإزاء ذلك أصدرت الدولة العثمانية منشوراً في سنة ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥م لأمين عموم الجمارك يتضمن قيام الجمارك بالبحث، والتحرى عن أماكن بيع الدخان، والتأكد من ترخيصها، وممارسة التجار لها وإذا ضبط دخائلاً مهرباً بمعرفة القنصل سوف يتم مصادرتة دون الرجوع إليه، وتحصيل جزاء نقدي، كما أنه إذا ضبطت أى مركب محملة بدخان غير مقيدة بالمانيفستو يعتبر مهرباً^(٢٨١)، كما أنه إذا ضبطت أى سفينة واردة لأى ميناء محملة بدخان أجنبي، وقبودانها لم يخبر عنها إدارة الجمرک يؤخذ منه عشرين ليرة غرامة نظير عدم إخباره^(٢٨٢) وذلك لكى تعطى الفرصة لإدخال دخانها، وترويجه للباة داخل البلاد، وخاصة وأن كثيراً من الدول الأوروبية، ومنهم فرنسا، وإنجلترا، واليونان قد حاربوا دخوله مصر.

ورغم هذه الإجراءات أقبل بعض التجار الفرنسيين على هذه التجارة حتى لو أدى بهم الأمر إلى شراءه بالتقسيط، خاصة وأنهم - أحياناً - كانوا يجمعون بين تجارته وتجارة التبناك، ورغم ذلك لم يلتزم البعض منهم بدفع الأقساط فى مواعيدها مما أدى إلى حدوث مشكلات تصاحبها دعاوى قضائية؛ فعلى سبيل المثال قام كريونيل Krionel بالحجز على دخان بأحد مخازن الجمرک تابع

لاندري باجيش - المذكور سابقاً - بسبب امتناع الأخير عن دفع القسط الثاني من ثمن هذا الدخان، وقدره ٢٦١٩ فرنكا ثمن ٣١٠ صندوقاً من دخان، و ١٥ برميل تنباك ضماناً للحصول على حقه^(٢٨٣). وهناك من يلجأ إلى الاستدانة من أجل شراء دخان، وسداد رسومه فعلى سبيل المثال استدان أنطون تاجر الدخان الفرنسي مبلغاً قدره ١٠٠ ألف قرش من خليل قادس تاجر الدخان المصري لشراؤه كمية دخان من فرنسا، ودفع رسومها، ونظراً لارتفاع قيمة المبلغ، فقد تأخر في السداد فقام الدائن بالحجز على مخزنه المشحون فيه الدخان لبيعه بالمزاد العلني فتوسط المدين - عن طريق قنصله - لاعطاءه مهلة لسداد ذلك^(٢٨٤). كما تم الحجز على كمية كبيرة من السجائر لأنطون السابق قدرها أربعون ألف سيجارة لعدم سداد الرسوم فطالب التاجر بدفعها بالتقسيط فوافق الجمرك، فدفع مبلغ ٢٢٠٨٠ قرشاً فأفرج له الجمرك عن ٢٢٨٠٠ سيجارة قيمة المبلغ المدفوع، والباقي تم حجزه لحين دفع القسط الثاني^(٢٨٥). وأحياناً لجأ بعضهم إلى تهريب الدخان، للتهرب من دفع رسومه مثل كونييه Kone والذي تم ضبطه ومصادرة بضائعه بواسطة خفر سواحل الميناء^(٢٨٦).

ومن الأنشطة التجارية التي مارسها قلة من الفرنسيين الثروة الحيوانية، ربما يرجع ذلك إلى قلة خبرتهم بتربيتها، ولإستثمار بعض الأهالي، وجنسيات أخرى بها خاصة بعد تزايد استيردها من الخارج بسبب النقص في إنتاجها محلياً لاسيما أثناء الحرب الأهلية الأمريكية، وما صاحبه من ارتفاع أسعار القطن مما دفع بمصر إلى التوسع في زراعته على حساب الحاصلات الغذائية للحيوان، فضلاً عن انتشار وباء الماشية في هذه الفترة^(٢٨٧). فهناك أشخاص فرنسيين عملوا بتجارة الأغنام حيث كانوا يستوردونها من الخارج، بعد الكشف عليها من قبل من لديهم خبرة يتم انتدابهم من قبلهم منعاً لاستغلالهم^(٢٨٨). كما تخصص شخصين من رعايا فرنسا في تجارة الخيول وهما لونييه Luneh، وكندينكو Kandynko فقد امتلاك كلا منهما أسطبلًا بكم الناضورة بالإسكندرية، وكانوا يستوردونها من فرنسا^(٢٨٩).

كما نالت تجارة الزيوت والسمن نصيباً من اهتمام بعض التجار عن طريق استيرادها لسد حاجة الإنتاج المحلي من أمثلتهم بازري Bazry^(٢٩٠) وبيلود Biloud^(٢٩١). وإن كان في بعض الأحيان لجأ بعضهم إلى الغش عن طريق خلط السمن بشحم الخنزير، وبيعه على أنه سمن، لكن اكتشفت إدارة الجمرك هذا الأمر، وتمت مصادرتها، وإبلاغ قنصلهم بذلك الذي أعطى لهم الحق في القبض، ومعاقبة كل من يقوم بفعل ذلك منعاً لحدوث المشكلات^(٢٩٢).

وتنبغي الإشارة إلى إقبال قلة من الرعايا الفرنسيين على تجارة الأقمشة باستيرادها، وبيعها بمصر بأثمان مرتفعة، من هؤلاء أرام^(٢٩٣)، وبورتان Porta^(٢٩٤) وجرجس جروه^(٢٩٥).

كما كانت هناك سلع أقبل عليها قلة من الفرنسيين نظراً لما تحتاجه من رؤوس أموال كبيرة لعدم توافرها بمصر أو بلادهم مما يتطلب استيرادها من الخارج من أماكن إنتاجها عن طريق الميناء ثم إعادة تصدير جزء منها إلى بلادهم لسد احتياجاتها منها من أمثلتها الصدف الذي كان يتم استيراده من جده^(٢٩٦)، والصمغ المجلوب من السودان^(٢٩٧)، والنترات^(٢٩٨)، والقصدير^(٢٩٩) والذهب من بعض دول أفريقيا كالسودان^(٣٠٠).

٣- تجارات ممنوعة

أقبل بعض الفرنسيين ورعاياهم على الاتجار فى أنشطة ممنوعة كالأسلحة، والبارود، وإن حاولت الحكومة التصدى لها بعد أن كثرت عمليات تهريبها بالموافقة على دخول كميات محدودة من البارود لأجل الصيد، وكذا مقدار محدد أسلحة الصيد، والزينة^{(٣٠١)*}. ومنعاً لحدوث المشكلات بشأن ذلك اهتم بعض الفرنسيين باستيراد مثل هذه الأنواع؛ كان من أشهرهم سارى بلونتر Sary Blontr ، وسكار كوكلين Scar Koklin حيث كانا يصدران كمية من الأسلحة – المستوردة من الخارج – لبعض الفرنسيين المقيمين بالخرطوم ليستخدمنها فى صيد الأفيال بها^(٣٠٢).

يتضح مما سبق أن هؤلاء الفرنسيين أو رعاياهم قد استغلوا ميناء الإسكندرية كمحطة تجارية لتلبية أغراضهم فى ممارستهم لهذه الأنشطة الاقتصادية سواء بتصديرها أو استيرادها لترويجها فى مصر، وبلادهم محققين بذلك مكاسب كبيرة إلى حد ما، ولإثبات وجودها اقتصاديًا أمام منافسيها من الدول الأوروبية الأخرى ذات الأطماع العسكرية، والاقتصادية فى مصر.

٤- شركات الخدمات الفرنسية ودورها فى تمويل الميناء

لجأت فرنسا إلى مشروعات اقتصادية لتساهم عن طريقها فى إنشاءات الميناء، فاتجهت إلى تأسيس عدة شركات تنوعت خدماتها حسب اختصاصاتها، وقد استطاعت هذه الشركات أن تحقق نجاحًا خلال فترة عملها. كان من هذه الشركات، شركتى بدوس Bdos، وكودريه Codrah للمياه حيث كانتا تمدان الميناء بمواسير مياه الشرب اللازمة له – إلى جانب المدينة – نظير أجر معين يحدد حسب الكميات المنصرفة^(٣٠٣). كما كانت هناك شركة الغاز التى كانت تمويل الميناء وفناراته وجمركه به لإنارتها^(٣٠٤).

وأخيرًا البترول لاعتماد معظم المصالح عليه فى أعمالها، ومنها الميناء، وفناراته، ونظرًا لخطورته فقد وضعت شركاته – مع شركات الغاز – فى مكان بعيد عن المنطقة السكنية حفاظًا عليها من تعرضها للحرائق، أو الانفجارات. وحتى لا يتعرض السكان للأذى فمن أشهر شركاتها، شركة ميراقو Miraco حيث كانت تمد جهات كثيرة بالبترول فعلى سبيل المثال فى سنة ١٢٨٩هـ / ١٨٧٢م استوردت هذه الشركة نحو ١١٥١٦ صندوقًا من البترول وضعت بالجمرك لتقوم بتوزيع ٩٤٠٠ صندوقًا منها إلى مصر، و ٩١٦ صندوقًا إلى الإسكندرية وميناءها، و ٥٠٠ صندوقًا إلى بورسعيد و ٢٠٠ صندوقًا إلى دمياط، أما الباقي وعددهم ٥٠٠ صندوق فقد تم إرسالهم إلى الدولة العثمانية^(٣٠٥).

خلاصة القول، رغم سيطرة إنجلترا الفعلية على الميناء، وما تبعه من فنارات، وجمرك إنشائيًا، وإداريًا، واقتصاديًا لم يمنع ذلك فرنسا من الاستفادة من هذه النواحي وإن لم يكن بنفس قوة إنجلترا لكن استطاعت أن تثبت وجودها – بقدر المستطاع – بفضل نفوذ قنصلها فى حمايته، ومساعدته لبنى جنسه فى تسهيل أمورهم داخل الميناء، والدفاع عن حقهم، وتخفيف العقوبات عليهم فى حالة إدانتهم، وقد دفع هذا النفوذ كخطوة أولى بفرنسا فى التطلع إلى المساهمة فى بعض إصلاحات الميناء بهدف تطويره بما يخدم مصالحها التجارية – كخطوة ثانية – رغم منافسة إنجلترا لها، لكن أثبتت كفاءتها فى هذا المجال عن طريق خبرائها سواء من المقاولين، أو المهندسين، أو الشركات، فكانت الخطوة الثالثة وهى تبوأ بعض الفرنسيين، أو قلة منهم بعض الوظائف المتوسطة، والصغرى بالميناء وجمركه وإن كانت محدودة فقد نجح هؤلاء فى الاحتفاظ بها تسهيلًا لأموالهم بنى جنسهم داخل الميناء وجمركه، لتعطى تلك الفرصة تدعيم الوجود الاقتصادى لفرنسا بالميناء كخطوة رابعة، والذى اتخذ عدة أشكال ممثلة فى تجارة وسائل النقل البحرى، وبعض السلع، وحتى الأنشطة

رقم الصفحة: (٤٢٩)

رقم السجل: ٢٠٠٥ - ٠٠٠٢٦٥

رقم المادة وتاريخها: م (١.٢٥) بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٧ أبريل ١٨٧١ م.

نرجس عتمة سعادة البابا لماوردت افادة سعادته في تاريخ ١٥ مارس ١٨٧١
صوت الكونت انطون المعتمد مع المتواجدين وكما يفيض نفعهم ابواب هوسيت سكندرية
الصغير ومبراهن شاكيب جميع الادوات المشروحة بالبيند آتت في لاهر ما ذكره الكونت وطلب
الاهريان منبهه لاديو ان يقوم الكركه عتمة البند ١٤، الماقي ر ١١، و ١٢ في الجاري
مع ١٤، ولعلت اليه بصوت الشروط لاجل تسليم البند ١٤ والادوات المشروحة والمعاينة
بموجب الشروط وشوه على ان الاقمنة تكون بين المندرجين بصوت الشروط يوجد
تنظيف العقد مبانيه الزلتم وهذا بالنسبة لكون الحماطة لم يوجد في شي وذلك ولما ان
فمن المتواجدين المرسوم لظرفنا واضر على ان المخرج مازال في الاداة لم يعط الاقمنة لكونه
متمرر في ماحد وتنظيف العقد مبانيه المذكور باعطاء على سبيل الامانة والان
ورشرح القوم مبانيه باظنر ٦٤ بغير المانع للمنفذ انما تعدي انه لو صرف على

لعمري

ملحق رقم (٣)

محتوى الوثيقة: تولى مساعد باشمهندس أشغال ميناء الإسكندرية الإشراف على ترميم القنطرة الموصلة ما بين ترعة المحمودية والطريق المؤدى للميناء
المصدر: صادر ديوان الأشغال العمومية

رقم الصفحة: (٤٥)

رقم السجل: ٤٠٠٣ - ٠٠٠٠٦٨

رقم المادة وتاريخها: م (٢٦٨) بتاريخ ٢٠ جماد أول ١٢٨٢ هـ / ١١ أكتوبر ١٨٦٥ م

خطاب بختم الناظر وصورته للخواجه راوسيون الفرنسي باشمهندس ميناء الإسكندرية أرسل لنا إفادة يذكر فيها أنه لدواعي كثرة الأشغال المأمور بإجرائها وعدم كفاية العمال بطرفة يري ترتيب واحد مساعد لأشغال ترميم القنطرة المستجدة بالمحمودية المؤدية منها السكة الجديدة بالميناء وأن الخواجة ليون فريمون الفرنسي سبب استخدامه بطرفة وله دراية في عملة يرغب ترتيبه بماهية سبعون قرشاً صاغ شهرياً وحيث أنه أجرى تصريح ترميم القنطرة المذكورة، فيصير للخواجا راوسيون التصريح له بذلك.

ملحق (٤)

محتوى الوثيقة: شركة بازين للوابورات الفرنسية تطالب - عن طريق وكيل قنصلها - بإنشاء شمندورة لها بميناء الإسكندرية كعلامة إرشادية تحميها من المخاطر.

المصدر: صادر محافظة الإسكندرية

رقم الصفحة: ٩٢٦

رقم السجل: ٢٠٠٥ - ٠٠٠٢١٦

ملحق رقم (۵)

المصدر: صادر القناصل بضبطية الإسكندرية.

رقم المادة وتاريخها: م(٤٥٥) بتاريخ ٩ جماد أول ١٢٨٧هـ / ٨ أغسطس ١٨٧٠م.

ملحق رقم (٦)

المصدر: صادر محافظة الاسكندرية

رقم المادة وتاريخها: م(٧١٩) بتاريخ ١٠ رجب ١٤٢٨هـ / ١٣ سبتمبر ١٩٧٢م

५०

التسعة آلاف وأربعماية صندوق المرغوب تسفيرهم لمصر وعن التسعمائة وستة عشر صندوق المرغوب إدخالهم للبلدة ومينائها مع التصريح إلى الخواجة المذكور بتسفير خمسمائة صندوق إلى الجهات العثمانية وخمسمائة إلى بورسعيد ومائتين إلى دمياط.

هوامش البحث

(١) ميناء: مشتق من المصدر اللاتيني القديم "Porta" الذى يعنى بوابه، أو مدخل "Gat Way" وهو همزة الوصل بين اليابسة، والماء فى نقل البضائع من السفن إلى اليابسة، أو وسائل النقل البحرى، والعكس صحيح فى ظل حماية وسائل الإرشاد، وبمساعدة المعدات اللازمة لشحن، وتفريغ، وتخزين كافة أنواع البضائع. (انظر: محمود عبداللطيف عصفور وآخرون، جغرافية النقل فى مصر، سلسلة دراسات فى جغرافية مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٢١-٢٢٤).

(٢) ليلى الصباغ: الجاليات الأوروبية فى بلاد الشام فى العهد العثمانى فى القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين العاشر والحادى عشر الهجريين، الجزء الثانى، الطبعة الأولى، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩، ص ٦٠١، ٦٠٢ * منح كل من السفير، والقنصل عدة امتيازات بموجب المعاهدات التى عقدت بين دولهم، والدولة العثمانية، والتى فى مجملها تعيين القنصل، أو عزله من قبل حاكم دولته، أو سفيره ولا يعطى لغيره الحق فى عزله، أو نقله، أو الاعتراض على وجودهم، كما لا يجوز سجنهم، أو طردهم، أو إغلاق محلاتهم، ولا تنتظر القضايا التى ترفع ضدهم إلا أمام الباب العالى، كما أعفى كل منهم من كافة الضرائب، والرسوم، كما أعطى لهم الحق فى رفع علم بلادهم فى أماكن سكنهم. (انظر: ليلى الصباغ، المرجع السابق، ص ٦١٣؛ زينب محمد حسين الغنام، الجاليات الأجنبية ودورها فى الحياة الاقتصادية والاجتماعية فى مصر إبان العصر العثمانى (١٥١٧ - ١٧٩٨) رسالة دكتوراه غير منشورة كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، فرع البنات، قسم التاريخ، ١٩٨٨، ص ٨٣، ٨٤). وعندما ساءت العلاقة بين السلطان العثمانى، ومحمد على سنة ١٢٥٤هـ/ ١٨٣٨م أصبح تعيين القناصل يتم باعتماد من محمد على (انظر: صلاح أحمد هريدى: دراسات فى تاريخ مصر الحديث والمعاصر ١٢٢٠ - ١٣٠٠هـ/ ١٨٠٥ - ١٨٨٢م، الجزء الثانى، الطبعة الأولى، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٤١٨).

(٣) محمد رفعت رمضان: على بك الكبير، دار الفكر العربى، القاهرة، ١٩٥٠، ص ١١٩، ١٣٠.

(٤) أحمد عبدالرحيم مصطفى: عصر حكيكان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٦٥.

(٥) زينب الغنام: المرجع السابق، ص ٧٦-٧٨.

(٦) اشتد التنافس بين الدول الأوروبية خاصة بعد ضعف الدولة العثمانية للحصول على أكبر قدر من الامتيازات بعد أن أدرجت مادة جديدة فى المعاهدات وهى "عادة الدول الممتازة" أو "الدولة الأكثر تفضيلاً" فبدأت تتسابق الدول فى الحصول على الامتيازات نظراً لما تمنحه هذه المادة من مزايا للدولة صاحبة الامتياز. (انظر: جميل خاتكى، الأحوال الشخصية للأجانب فى مصر، المطبعة المصرية، القاهرة، د.ت، ص ٧). وقد ترتب على ذلك ازدياد أعداد رعايا الدول الأوروبية فى الدولة العثمانية من أجل الحصول على الحماية نظير مبلغ لمعاملة رعايا الدول أصحاب الامتيازات إلا فيما يتعلق بأحواله الشخصية، فأصحاب الحميات يدينون بالخضوع لدولتين على السواء فى وقت واحد، دولة تربطهم بها رابطة الجنسية، وأخرى تربطهم بها رابطة الحماية، وقد زاد الأمر سوءاً أن أصبح فى استطاعة بعض الأفراد الحصول على حماية أكثر من دولة واحدة من الدول صاحبة الامتياز، ونظام الحماية أنه إذا قيل "إن فلاناً حماية إنجلترا" مثلاً، فمعنى ذلك أنه ليس إنجليزياً، ولكنه مع ذلك يعامل من جانب الحكومة المصرية معاملة الإنجليز فيحصل على كل ما له من ميزات، وإعفاءات مما أعطى فرصة لبعضهم إلى مخالفة القوانين، واللوائح كالتهرب من رسوم الجمارك مما أدى إلى تدخل الحكومة المصرية للتصدي لهم، وتصفية نظام الحماية وإلغائه (انظر: محمد رشدى، التطور الاقتصادى فى مصر، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، د.ت، ص ١٠٠، ١٠١).

(٧) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٤ - ٢٠٠٥، ص ٢١٥، م ٢٦٧ بتاريخ ٧ محرم ١٢٨٢هـ/ ٢ يونيو ١٨٦٥م.

(٨) نفسه: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٥٣، م ١٦٠٧ بتاريخ ٢٨ صفر ١٢٨٠هـ/ ١٤ أغسطس ١٨٦٣م، أسرة محمد على (الأرشيف الأوروبى)، عصر إسماعيل، ملف (رقم ١٣١ - ٥٠١٣)، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١١ جماد آخر ١٢٨٥هـ/ ٢٩ سبتمبر ١٨٦٨م.

(٩) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٤ - ٢٠٠٥، ص ٢١٥، م ٢٦٧ بتاريخ ٧ محرم ١٢٨٤هـ/ ١١ مايو ١٨٦٧م، صادر القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٧٠١ - ٢٠٠٦، ص ٣٠، م ١٠٨ بتاريخ ١٦ جماد آخر ١٢٨٦هـ/ ٢٣ سبتمبر ١٨٦٩م* إزاء ضعف الحكومة جرت عادة الأجانب إلى رفع دعاوهم أمام محاكم القنصليات التابعين لها حتى ولو كان المدعى عليه مصرياً، وبذلك خالفوا القاعدة القانونية المعروفة التى تحتم على المدعى أن

يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه، ونتيجة لهذا التهاون الذي كان سائداً من قبل الحكومة أصبح الأهالي يخضعون لقضاء القناصل الذي كان كل واحد منهم يمثل قانون دولته، وترتب على ذلك أن قامت في البلاد نحو سبع عشرة محكمة قنصلية تطبق كل واحدة منها قانون بلدها، وتسبب ذلك في فوضى لا يمكن وصفها في أداء القضاء، وفي تنفيذ الأحكام بعد ذلك، ولم يتوقف الأمر على خضوع الأهالي للمحاكم القنصلية بل بلغ الأمر بتلك المحاكم أن دعت الحكومة المصرية نفسها للمثول أمامها لسماع ما سيصدره القنصل من أحكام لصالح دولته ضدها، وبذلك نجح القناصل في انتزاع السيادة المشروعة من أيدي أصحابها ووزعوها فيما بينهم مما دفع الخديو إسماعيل إلى تكليف وزيره نوبار باشا بإصلاح الحالة الراهنة بإنشاء المحاكم المختلطة (انظر: عزيز خانكي بك، المحاكم الأهلية والمحاكم المختلطة ماضيها. حاضرها. مستقبلها، المطبعة العصرية، القاهرة، ١٩٣٩، ص ٣٨-٤١؛ نجيب مخلوف، نوبار باشا وما تم على يده، المطبعة العمومية بمصر، د.ت، ص ٥٣، ٥٩) أما الضبطية فقد خصص بها قلم أجنبي للنظر في قضايا رعايا وحمايات الدول المتحابة، ورعايا الحكومة المحلية، فكان يتم التوسط بين الضبطية، والقنصلية عن طريق القنصل أو وكيله للفصل في قضية ما (انظر: فايزة محمد حسن ملوك، المصالح البريطانية في الموانئ المصرية (١٢٨٠-١٣٣٢هـ/ ١٨٦٣-١٩١٤م)، مكتبة بستان المعرفة، ٢٠٠٩، ص ١٤٥، هامش ٧) أما في حالة النزاع بين أجنيين مختلفي الجنسية تفصل في أمرهما محكمة الباب العالي، ولا يجبران على اللجوء إلى المحاكم الشرعية، أو مأموري الجمارك إلا بمحض إرادتهما، ويختص القضاء العثماني الفصل في قضايا الخصومة بين أجنبي، وأحد رعايا الدولة العثمانية في حضور السفير، أو القنصل، أو وكيله، أو الترجمان، ولا يجبر القنصل على الحضور (انظر: زينب الغنم، المرجع السابق، ص ١٧؛ فايزة محمد حسن ملوك، المرجع السابق، ص ١٤٦٦، هامش ٧).

(١٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٩٩، م ٤١٧ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨١هـ/ ١٩ أكتوبر ١٨٦٤م.

(١١) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٧٧، م ٣٧٥ بتاريخ ٢٥ شعبان ١٢٨١هـ/ ٢٢ يناير ١٨٦٥م.

(١٢) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٨٠، م ٣٣٣ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨١هـ/ ١٩ مارس ١٨٦٥م.

(١٣) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٥٦، ١٧٣، م ٣٩٩، ٧٩٥ بتاريخ ٢٥ شوال - ٨ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢ أبريل - ٤ مايو ١٨٦٥م.

(١٤) أغا: كلمة تركية من المصدر أغمق "بمعنى سيد كبير، أو أخ كبير (انظر: محمد علي الأنسي، قاموس اللغة العثمانية المسمى الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، يحتوى على الكلمات التركية والألفاظ الفارسية والإفريقية المتداولة في اللغة العثمانية، بيروت، ١٩٠٠، ص ٢٨) وقيل إنها من الكلمة الفارسية (أقا) وتطلق في التركية كلقب مثل الرئيس، والقائد، وشيخ القبيلة، وعلى الخادم الخصي الذي يؤذن له بدخول غرف النساء (انظر: أحمد السعيد سليمان، تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩، ص ١٧) وكان هناك نوعان من الأغوات الأول هو "الأغوات الأندرون" وهم الخدم الخصوصيون الذين يعملون داخل القصور، وكانوا من الخصيان غالباً، والثاني هم "الأغوات البيرون" وهم الذين يعملون خارج القصور، وكانت ألقابهم في الأصل تركية، وفي الغالب فارسية مثل الأمير آخور "وهو رئيس الاسطبلات المنوط به الإشراف على الماشية، و"القبوجى باشى" وهو رئيس البوابين، وقد خصص لهؤلاء معاشات، وأطيان بالبلاد (انظر: عبدالسميع سالم الهراوي، لغة الإدارة العامة في مصر القرن التاسع عشر، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية القاهرة، ١٩٦٣، ص ٢٣٠؛ حلمي أحمد شلبي، الموظفون في مصر في عصر محمد علي، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (٣٠)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٨٩، ص ٣٠).

(١٥) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٣٦١، م ٥٩ بتاريخ ٦ محرم ١٢٨٢هـ/ ١ يونيو ١٨٦٥م.

(١٦) نفسه، نفس السجل، ص ٢٦، ٤٠، مواد ٥٥-٥٧ بتاريخ ٨ ذو الحجة ١٢٨٢هـ/ ٢٤ أبريل ١٨٦٦م.

(١٧) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٣٥، م ٣٧ بتاريخ ٨ جماد ثاني ١٢٨٣هـ/ ١٨ أكتوبر ١٨٦٦م.

(١٨) نفسه: نفس السجل، ص ١٥٣، م ٩٢ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨٣هـ/ ٢٨ سبتمبر ١٨٦٦م.

(١٩) نفسه: نفس السجل، ص ١٩٣، م ١٠٤ بتاريخ ٢٨ جماد ثاني ١٢٨٣هـ/ ٧ نوفمبر ١٨٦٦م.

(٢٠) طبقاً للبنود الثلاثة ٩٩، ١٠٠، ١٥٥ من قانون التجارة الصادر في عهد الخديو إسماعيل في سنة ١٢٨٠هـ/ ١٨٦٣م أنه في حالة إقراض شخص لآخر مبلغ معين ولم يقيم بتسديده في الميعاد المتفق عليه يدفع الشخص المدين على قيمة هذا المبلغ من الفائدة ١٪ شهرياً - نظير تأخير - كفائدة تضاف على أصل هذا المبلغ بغض النظر عن خسارته، وإن لم يذكر سند الدين نسبة الفائدة فيلزم احتسابه من تاريخ العقد إن وجد، وإن لم يوجد عقد يعمل من تاريخ أوامر الاستدعاء له، وإن أخذ فائدة من الفوائد المتركمة عليه لا يجوز تحصيله بغير مرور سنة كاملة على الأقل، ثم إن الفوائد تنقطع من تاريخ صدور إعلان إفلاس المدين ما عدا الديون المستأمن عليها بطرق الامتياز، والرهن، والاستغلال (انظر: فايزة محمد حسن ملوك، المرجع السابق، ص ١٤٦، ١٤٧، هامش ١).

(٢١) القرش: في الأصل تعريب Groshen الألمانية، وهي تعني البياستر "Piastre" أى النقد الأسباني الفضة الذي بدأ ضربه وتداوله في مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، ثم استقر في التعامل التجاري مع بلدان

الشرق العربي فأطلق على البيباستر الفضة التركي اسم "عرش" و "قرش" أو "ارش" كما يسميه العامة في مصر، وقد ضرب هذا النقد في تركيا لأول مرة في عهد السلطان سليمان الثاني (١٠٩٩-١١٠٢هـ/١٦٨٧-١٦٩٠م) وفي مصر ضربت القروش في عهد علي بك الكبير لأول مرة سنة ١١٨٣هـ/١٧٦٩م. وقد أشار إليها الجبرتي في أحداث سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م وذكر أن مصر عرفت على يد علي بك أجزاء القروش المجوز والذي قيمة القطعة منه عشرة أنصاف، والقرش المفرد، وقيمته خمسة أنصاف، وذكر أن محمد بك أبو الذهب أبطل سنة ١١٨٦هـ/١٧٧٢م كل هذه القروش التي كانت تحمل علامة اسم علي بك، ولكن الفرنسيين أثناء احتلالهم لمصر أعادوا ضرب القروش واستمر القرش يضرب في مصر بقيمة تقدر بأربعين نصف فضة، أو أربعين بارة، وأطلق عليه أحياناً اسم القرش الرومي، أو القرش التركي وكان لهذا القرش أجزاء منها نصف القرش، وهي قطعة قيمتها عشرون نصف أو بارة، وفي عام ١٣٣٥هـ/١٩١٦م حدد قيمة القرش المصري بعشرة مليمات، وأصبح المليم هو أصغر وحدات النقود في مصر. (انظر: عبدالرحمن فهمي، النقود المتداولة أيام الجبرتي، بحث منشور ضمن كتاب بحوث ودراسات عن عبدالرحمن الجبرتي بإشراف الدكتور/ أحمد عزت عبدالكريم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٥٧٤، ٥٧٥). (٢٢) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٥٦٦، م ٥٢٥ بتاريخ ٢٩ جماد آخر ١١ ديسمبر ١٨٦٣م.

(٢٣) نفسه: نفس السجل، ص ١١٨، م ٤٩٨ بتاريخ ٢٨ جماد أول ١٢٨١هـ/ ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤م.

(٢٤) الجمرک: من الإيطالية "Commercio" واليونانية "Commercium" وحرفت إلى جمرک في العربية، وکمرک في التركية، والجمرک هو الهيئة المختصة بتنظيم، وفرض الضريبة على التجارة الصادرة، والواردة (انظر: أحمد السعيد سليمان، المرجع السابق، ص ٧٠؛ صلاح أحمد هريدي، دراسة عن بعض جمارک مصر في القرن الثامن عشر، الإسكندرية، دمياط، رشيد، البرلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٢٣، هامش ١) وعرفت الجمارک بالأساکل، ومفردها أسکلة اقتبست من الإيطالية سکالا Scala بمعنى ميناء أو ثغر، وهي تكتب في المصادر، والمراجع العربية في أشكال شتى في صيغة المفرد إسقالة - سقاله - صقالة - أسکلة وفي صيغة الجمع إسقالات - أساکل - أساکيل، وترد أحياناً في بعض المصادر التاريخية العربية كلمة "سکلر" وهي مقبسة من اللغة الأسبانية ومعناها ميناء للعابرين، أو المارين (انظر: عبدالعزيز محمد الشناوى، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٧٠، هامش ٢).

(٢٥) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٩٨، م ٦٥٥ بتاريخ ٢٠ جماد ثانى ١٢٨١هـ/ ٢٠ نوفمبر ١٨٦٤م.

(٢٦) نفسه: س ٠٠٠٦٦٩-٢٠٠٦، ص ٦٨، م ١٣٠ بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٨٣هـ/ ١ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٢٧) يساقجى: هي كلمة تركية بمعنى "قواص" أو "محاظف"، و(جى) أداة لاحقة للوظيفة (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٥٤٩).

(٢٨) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٩-٢٠٠٦، ص ١٢٦، م ١٦٦ بتاريخ ١٤ شعبان ١٢٨٣هـ/ ٢٧ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٢٩) نفسه: س ٠٠٠٦٦٣-٢٠٠٦، ج ٣، ص ٤٠، م ٢٤٣ بتاريخ ٢٢ ذو الحجة ١٢٨٦هـ/ ٢٥ مارس ١٨٧٠م. * كانت المحاكم القنصلية تنظر في المواد المدنية، والتجارية، والجنگ والجنایات، والأحوال الشخصية لرعاياها، ولكن عندما أنشئت المحاكم المختلطة سنة ١٢٩٣هـ/ ١٨٧٦م أصبحت المنازعات بين الوطنى، والأجنبى من الدول صاحبة الامتياز من اختصاصها للفصل فيها، وإن كانت هذه المحاكم مصرية، إلا أن بها أغلبية من القضاة الأجانب وهؤلاء بالطبع لا يصدرن أحكاماً تضر بمصالح الأجانب مهما بلغت درجة إدانتهم (انظر: محمد عبدالبارى، الامتيازات الأجنبية، سلسلة المعارف العامة، القاهرة، ١٩٣٠، ص ٩٠، ٩١).

(٣٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٨٠، م ٣٣٦ بتاريخ ١٢ جماد أول ١٢٨١هـ/ ١٣ أكتوبر ١٨٦٤م.

(٣١) نفسه: س ٠٠٠٦٦٣-٢٠٠٦، ص ٧٠، م ٤٢٤ بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢هـ/ ٨ يونيو ١٨٦٥م.

(٣٢) نفسه: س ٠٠٠٦٦٩-٢٠٠٦، ص ٧٨، م ١٣٦ بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٨٣هـ/ ٣ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٣٣) بارة: عملة نقدية قيمتها ربع مليم، تساوى ١: ٤٠ من القرش، ولقد أطلق الأتراك على الفضة اسم "بارة" الفارسية، ويرادف اسم "البارة"، و"الفضة" في زمن الجبرتي اسم "نصف فضة" و"مؤيدى" وقد كانت هذه العملة وسيلة مهمة لتحقيق مرونة العمليات التجارية في مصر. (انظر: عبدالرحمن فهمي، المرجع السابق، ص ٥٧٣).

(٣٤) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٨-٢٠٠٦، ص ٤، ١٦، ١١، م ٣١٤ بتاريخ ٢٩ جماد أول - ٥ جماد ثانى ١٢٨٨هـ/ ١٦ - ٢٢ أغسطس ١٨٧١م.

(٣٥) فرنك: نقد فرنسى ضرب لأول مرة من الذهب سنة ١٣٦٠م ثم اختفى الفرنك الذهب من الأسواق عندما ضرب الفرنك الفضى الذى يزن خمسة جرامات، وهو الذى سمحت الحملة الفرنسية على مصر منذ سنة ١٢١٣هـ/ ١٧٩٨م. بالتعامل به إلى جانب الريالات الفرنسية، وقد قدر سعره بثمانية وعشرين نصف فضة أى ما يقرب من ثلاثة أرباع القرش (انظر: عبدالرحمن فهمي، المرجع السابق، ص ٥٧٨).

(٣٦) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ٧٧، م ٣٨١ بتاريخ ٢٥ شعبان ١٢٨١هـ / ٢٢ يناير ١٨٦٥م.

(٣٧) بيت المال: هو المكان الذى تحفظ فيه تركة الميت الذى لا وارث له، أو لم يعين له وارث عند وفاته، وإذا لم يظهر لهذه التركة وارث خلال خمس سنوات تؤول ملكيتها إلى بيت المال، وإن لم يظهر لها وارث أخذ بيت المال عن التركة واحداً على أربعين من قيمتها نظير حفظها، وكان المسئول عن ذلك أمين بيت المال، وذلك طبقاً لقانون نامه مصر (انظر: Shaw, S. J., Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt Princeton, New Jersey, 1962, pp.171, 172) (1517- 1798) عفاف مسعد السيد العبد: دور الحامية العثمانية فى تاريخ مصر (١٥٦٤ - ١٦٠٩م) سلسلة تاريخ المصريين، العدد (١٧٩)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٢٤٠، هامش ٥٤).

(٣٨) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٨ - ٢٠٠٦، ص ١٦، م ١١ بتاريخ ٥ جماد ثانى ١٢٨٨هـ / ١ سبتمبر ١٨٧١م.

(٣٩) لم تكن تعديت الأجانب - بصفة عامة - بالشئ الجديد فى عهد الخديو إسماعيل بل كانت منتشرة بصورة كبيرة فى عهد أسلافه لاسيما فى عهد سعيد، ونتيجة لذلك قام سعيد بجمع القناصل العمومية، وأبلغهم أنه إذا تطاول أجنبى على وطنى، أو العكس فتجرى التحقيقات الابتدائية بمحل الواقعة ثم تطبق القوانين الأهلية على الوطنى، والأجنبى، وبعد ذلك يرسل إلى قنصله بإفادة التحقيق ليجرى اللازم معه حسب قوانين بلده ثم ينفذ القنصل الحكم على الجانى الأجنبى، لكن تهاون سعيد فى تنفيذ ذلك، واكتفى بتسليم الجانى إلى قنصليته، وإخبار القنصل بما فعله الأجنبى من تعديت على الوطنى الذى صار لا يملك من أمر نفسه شيئاً، واستمر الحال على ذلك حتى عهد إسماعيل حيث أصبح الأجانب يحتكمون إلى قنصليتهم دون المحاكم الأهلية (انظر: نجوى إسماعيل السيد، المحاكم المختلطة وأثرها فى المجتمع المصرى، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عين شمس، قسم التاريخ، ١٩٩٩، ص ١٦٢، هامش ٤).

(٤٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٣ - ٢٠٠٦، ص ٨٠، م ٤٧٥ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٢هـ / ١٢ يونيو ١٨٦٥م.

(٤١) نفسه: س ٠٠٠٦٦٩ - ٢٠٠٦، ص ٧٧، م ١٣٤ بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٨٣هـ / ٣ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٤٢) نفسه: س ٠٠٠٦٦٨ - ٢٠٠٦، ص ١٦، م ١١ بتاريخ ٥ جماد ثانى ١٢٨٨هـ / ١ سبتمبر ١٨٨٧م.

(٤٣) بصفة عامة سمح للأجانب منذ عهد محمد على بتملك الأراضى فى مصر، وهو أمر شاذ فى الدولة العثمانية، حيث كان غير مسموح للأجانب بامتلاك أراض داخل أملاك هذه الدولة، وجرى العرف أن تسوى جميع المنازعات الخاصة بالأراضى، والعقارات، واستمر هذا الوضع حتى سنة ٦٦ - ١٢٦٧هـ / ١٨٥٠م حيث استأثرت المحاكم القنصلية بالنظر فى جميع المنازعات الخاصة بتلك الأراضى، والعقارات، وفى صفر ١٢٨٤هـ / يونيو ١٨٦٨م صدر قانون أباح للأجانب رسمياً تملك العقارات فى الولايات العثمانية بشرط خضوعهم للضرائب، والأعباء التى يخضع لها الرعايا العثمانيون، ولكن بتحويل المحاكم القنصلية حق النظر فى تلك المنازعات أصبحت العقارات المصرية يطبق عليها سبعة عشر قانوناً، وهى قوانين الدول صاحبة الامتيازات (انظر: أحمد الشربيني، تاريخ التجارة المصرية فى عصر الحرية الاقتصادية ١٨٤٠ - ١٩١٤، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (٨٦)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٢٦١).

(٤٤) أفندى: كلمة تركية بمعنى صاحب، أو ملك، أو مولى، أو سيد، أو الرجل الرقيق الحاشية الدمث الطباع، أو القارئ، والكتب بصفة عامة، والعالم، ورب القلم، وهو عنوان تعظيم: فيقال فلان باشا أفندى، أو فلان بك أفندى، ويعنى أيضاً أحد كتبة ديوان الروزنامة وقد لقب بهذا اللقب العلماء، والكتاب، وجمع بين الفريقين كونهم من أهل العلم (انظر: إبراهيم يونس محمد سلطح، تاريخ مصر العثمانية من ٩٢٣ - ١١٣١هـ / ١٥١٧ - ١٧١٩م) من خلال مخطوط "تحفة الأحباب" بمن ملك مصر من الملوك والنواب "ليوسف الملوانى الشهير بابن الوكيل، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، قسم التاريخ، عام ١٩٨١، ص ١٨، هامش ١).

(٤٥) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٣ - ٢٠٠٦، ج ٣، ص ٤٧، م ٢٩١ بتاريخ ٢٧ ذو الحجة ١٢٨١هـ / ٢٣ مايو ١٨٦٥م.

(٤٦) صادر محافظة الإسكندرية: س ٠٠٠٢٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٥٤٧، م ١٠٩ بتاريخ ٨ ربيع أول ١٢٨٨هـ / ٢٩ مايو ١٨٧١م. * أنشئ بكل قنصلية مكتب خاص لتسجيل العقود لنقل الملكية العقارية، والرهن، كما نظمت العقود الخاصة بذلك رغم انعدام ولاياتهم فى المسائل العقارية، حيث أن المنازعات العقارية فى مصر كانت تسوى بالطرق الدبلوماسية، والسياسية، وظل الوضع كذلك حتى عام ١٢٦٧هـ / ١٨٥٦م عندما ازدادت المحاكم القنصلية فى عهد عباس، ثم بلغ ذروته فى عهد سعيد، وإسماعيل، وأصبحت أراضى مصر، وعقاراتها يسرى عليها عدد من القوانين بعدد المحاكم القنصلية (انظر: أحمد عبدالرحيم مصطفى، الثورة العربية، المكتبة الثقافية، دار القلم، القاهرة، ١٩٦١، ص ٤١).

(٤٧) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٦٦٩ - ٢٠٠٦، ص ٧٨، م ١٣٤ بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٨٣هـ / ٣ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٤٨) لعبت المحاكم القضائية، ومن ورائها القناصل دوراً في تخليص الأجانب من أى ضرائب بطرق شتى فطبقاً لقانون الامتيازات أعطى الأجانب من الضرائب فى أملاك الدولة العثمانية فيما عدا الضرائب العقارية، والرسوم الجمركية فهى ضرائب واجبة التحصيل من الأجانب، لكن بفضل صدور قوانين الدول صاحبة الامتيازات وخضوع العقارات المصرية لها تمكن القناصل من تهريب الأجانب من دفع أى ضرائب عقارية، أما فيما يتعلق بالرسوم الجمركية فقد تمكن الأجانب التخلص منها وساعدهم فى ذلك القوانين الجمركية، ونظمها التى كان يشرف عليها الأجانب (انظر: أحمد الشربيني، المرجع السابق، ص ٢٦١؛ فايزة ملوك، المرجع السابق، ص ١٧١، هامش (١)).

(٤٩) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٠، م ٦٣ بتاريخ غرة ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢٧ أبريل ١٨٦٥م.

(٥٠) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٦٨، م ١٣١ بتاريخ ٢٤ رجب ١٢٨٣هـ/ ٢ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٥١) نفسه: نفس السجل، ص ١٢، م ١١٠ بتاريخ ٣ رجب ١٢٨٣هـ/ ١١ نوفمبر ١٨٨٦م.

(٥٢) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٨٠، م ٢٩٥ بتاريخ غرة رمضان ١٢٨١هـ/ ٢٨ يناير ١٨٦٥م.

(٥٣) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٩٧، م ١٠٦ بتاريخ ٢٩ جماد أول ١٢٨٣هـ/ ٩ أكتوبر ١٨٦٦م.

(٥٤) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٤٦، م ٣٦٠ بتاريخ ٢٠ رمضان ١٢٨١هـ/ ١٧ فبراير ١٨٦٥م.

(٥٥) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٧، م ٤٦ بتاريخ ٢٩ ذو القعدة ١٢٨١هـ/ ٢٥ أبريل ١٨٦٥م.

(٥٦) فرانسه: أحد أنواع الريالات الذى تعرض لمضاربة نقدية خطيرة عندما اختلف سعره فى الشام عن سعره فى مصر، فكان وكلاء محمد على يمتصونه من الشام بسعر أقل مقابل أنصاف الفضة المصرية ليعاد سبك هذه الريالات من جديد بعد إضافة ثلاثة أمثال وزن فضتها نحاساً، هذا إلى أن سعر الريال الفرنسية كان فى ارتفاع دائم طيلة العصر العثماني ففى سنة ١٢٠٣هـ/ ١٧٨٩م وصل سعره إلى مائة نصف فضة ثم فى سنة ١٢٣١هـ/ ١٨١٦م زاد إلى ثلاثمائة وستين نصفاً فضة، رغم التشدد فى معاقبة المتزايدين فى سعره إلى حد الشنق على باب زويلة، وتعليق ريال فرانسه فى أنف المخالفين (انظر: عبدالرحمن فهمي، المرجع السابق، ص ٥٧٨).

(٥٧) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٢٣، م ١٢٩ بتاريخ ٦ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢ مايو ١٨٦٥م.

(٥٨) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٤، م ٧٧ بتاريخ ٣ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢٩ أبريل ١٨٦٥م.

(٥٩) نفسه: نفس السجل، ص ٥١، م ٣١٣ بتاريخ ٢٨ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢٤ مايو ١٨٦٥م.

(٦٠) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٣٥، م ٤٤٤ بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٨٦هـ/ ٢٩ أكتوبر ١٨٦٩م.

(٦١) القواص: أو القواس، وهى كلمة عربية الأصل مشتقة من "قوس" وتعنى "صاحب القوس والرامي به" فاستعارها الأتراك بمعنى "حارس" ثم نقلها عنهم المصريون بالنطق التركى "قواص" أو "غواص" كما كان ينطقها الأتراك أحياناً، إذ كانوا يبدلون "القاف" غيئاً فى بعض الأحوال، وكان العرب يستعملون فى معناها الاصطلاحي الذى ابتدعه الأتراك كلمة (مشد) (انظر: عبدالسميع سالم الهراوى، المرجع السابق، ص ٣١٩).

(٦٢) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٨٠، م ٤٧٥ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٢هـ/ ١٢ يونيو ١٨٦٥م.

(٦٣) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٢٣، م ٦٩٦ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٨٢هـ/ ٥ يوليو ١٨٦٥م.

(٦٤) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٢٠، م ٧٥٥ بتاريخ ٣ جماد أول ١٢٨٣هـ/ ١٥ سبتمبر ١٨٦٦م.

(٦٥) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٥٩، م ١٢٨ بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٨٣هـ/ ١ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٦٦) نفسه: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٢، م ٣ بتاريخ ٥ جماد آخر ١٢٨٦هـ/ ١٢ سبتمبر ١٨٦٩م.

(٦٧) تصدت الحكومة المصرية إلى هذه الظاهرة منذ عهد سعيد عن طريق التنبيه على جميع القناصل بمنع رعاياهم من لعب القمار بالمقاهى التى كانت تفتح معظم الليل من أجل ذلك منعاً لحدوث أى إخلال بالأمن (انظر: صادر القناصل بضبطية الإسكندرية، س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ٥٤١، م ١٤١٦ بتاريخ ٢٣ جماد آخر ١٢٧٨هـ/ ٢٦ ديسمبر ١٨٦١م). ونتيجة لاستمرار هذه الظاهرة، وانتشارها بمصر لاسيما الإسكندرية لكثرة توافد الأجانب عليها، أصدر الخديو إسماعيل قراراً فى سنة ١٢٨٠هـ/ ١٨٦٣م لجميع الضبطيات القبض على لاعبي القمار تحقيقاً للأمن (انظر: وارد ديوان المالية، س ٢٠٠٥-٢٠٠٥، ص ٣٠٠٣، م ١٩٢، م ٤٥٤ بتاريخ ٦ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ١٩ أكتوبر ١٨٦٣م).

(٦٨) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٠٠٦-٢٠٠٦، ص ١٢٠، م ١٣٥، م ٧٦ بتاريخ ٨ جماد أول ١٢٨٣هـ/ ١٨ سبتمبر ١٨٦٦م.

(٦٩) اتفقت جميع المعاهدات التى عقدتها الدولة العثمانية مع الدول الأوروبية تقريباً فى موادها على ضرورة حماية، وتأمين، وحرية انتقال المراكب الأوروبية، ومن هم فى حمايتها فى الموانئ التابعة للدولة العثمانية، وأيضاً لا تجبر على إنزال بضائعها بدون رغبته، ووجوب إمداد هذه السفن بالموءن، والذخيرة، والدهان، وما تحتاجه من مأكّل، ومشرب، وأدوات للصيانة، والترميم، وفى حالة تعرضها للخطر، أو غرق إحداها تقوم السلطات العثمانية بمساعدتها، ويرد إليها ما ينقذ من بضائع وأمتعة. (انظر: ليلي الصباغ، المرجع السابق، ج ١، ص ٥١، ٥٦).

(٧٠) صنادل: جمع "صندل" بمعنى زورق، أو قارب للشحن، بينما ذكر أن أصل اللفظ هو "الشلندى" استعمله العرب، فقالوا: الصندل وقد اشتمل الأسطول المصري في القرن الثالث عشر الهجري/ التاسع عشر الميلادي على الصنادل، كما استعملت في السودان للنقل، والمواصلات النهرية في عهد محمد علي، واستخدم الفرنسيون نوعاً منها مصنوعة من الصاج ينحدر في أعالي النيل في السودان وقت احتلالهم لفاشودة، وكان من هذه الصنادل الصغيرة، والكبيرة الذي يستعمل في الملاحة النهرية ثم وجه سعيد باشا عنايته للملاحة في النيل فأوجد له مصلحة خاصة سميت بالانجرارية، وأصلح دار بولاق، وابتاع جملة بواخر، وصنادل، وكان بهذه المصلحة أيضاً واحد وستون صندلاً، وحمولة أصغرهما مائة وخمسون إردباً، وأكبرها مائة وستة وخمسون إردباً، ويقال إن هذه الصنادل أعطيت للبوستة الخديوية فيما بعد لاستخدامها في أعمال البريد (انظر: درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعاجم، الإسكندرية، ١٩٧٤، ص ٨٧، ٨٨).

(٧١) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢-٢٠٠٥، ص ١١٤، م ٤١٩ بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٨٠هـ/ ٢ فبراير ١٨٦٤م.

(٧٢) الوابورات: جمع وابور أو بابور، جمع بوابير أو بابورات، يقابله بالفرنسية Vapeur، وفي الإنجليزية Vapour والأسبانية Vapor وهو يطلق على السفينة البخارية، ويسمى أحياناً بابور البحر تمييزاً له عن بابور أو وابور البر أي قطار السكة الحديد (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ٩).

(٧٣) ريس: هي من الكلمات العربية التي دخلت الأوروبية، وكان يقال قديماً القبطان، أو الرئيس أي المسؤول عن توجيه السفينة سواء بالريح، أو بالمجاديف، وكذلك عن الرسو (انظر: أنور عبدالمعظم، المعارف البحرية وتطور الملاحة العربية ضمن فصول تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٣، ص ٦٩) وبصفة عامة ينقسم الرويسا إلى أربعة فئات وهي ريس كامل يقف على أكبر صارى، و ٣/٤ ريس سقف على الصارى الأمامى و ١/٢ ريس يقف على الصارى الخلفى، و ١/٤ ريس يقوم بجمع الشراع مع الأنفار البحرية، ويطلق على تلك الفئات رتب الكدكلية (الصف ضباط أو ضباط الصف) وذلك قبل استخدام قوة البخار بالسفن، وكان من أثر تعدد هذه الفئات التي تحمل لفظ ريس أن أقرن كبيرهم أو أعلاهم مرتبة بالكامل (باش ريس) ويتبعه الصارى الذى يقوم بخدمته كل منهم، ولكن لما أصبحت السفن كلها بالبخار، وألغى الشراع بالتدريج تحولت الرتب لتكون منذ عهد الاحتلال "باش ريس" ريس بحرى ماهر (انظر: أحمد عبدالمنصف محمود، البحرية المصرية في مائه عام ١٨٦٣-١٩٦٣م ضمن فصول تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٣، ص ٦٨٣) وقد استحدثت في السفن البخارية مسميات لوظائف أخرى منها "ربع ريس أرمه" ويقصد به المسئول عن الأدوات التي تشمل المكونات الثابتة، والمتحركة في صواري، وتند، وستائر السفينة وكذلك "البكروات والسلاسل" وما يكون في عدادها (انظر: خلف العظيم سيد الميرى، تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤-١٨٧٩، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٢٧٥).

(٧٤) الليمان: جمع ليمانات: وهي كلمة تركية أصلها أفرنجى، وتعنى مرفأ - مرسى - ساكن، ويقال ليمان ريس أي رئيس الميناء (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٤٩٧).

(٧٥) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧٥٥-٢٠٠٥، ص ٣٢٤، م ٦٩ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٣هـ/ ٢٢ يونيو ١٨٦٦م.

(٧٦) قبودان: أو قبطان وهي كلمة تركية بمعنى أمر أو رئيس السفينة (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٤١٢) وكان بمصر أربعة قبودانات هم قبودان الإسكندرية، ودمياط، ورشيد، والسويس، وكانت خدمتهم حفظ القلاع والحكم بين الرعايا بالعدل، والشفقة. (انظر: Shaw, S. J., Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution, Cambridge, Massachusster, 1964, pp.80, 81).

(٧٧) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٦٦٨-٢٠٠٦، ص ١٦، ١٨، م ١٢ بتاريخ ٥ جماد ثانى ١٢٨٣هـ/ ١٥ أكتوبر ١٨٦٦م.

(٧٨) صادر ديوان البحرية: س ١٠٠١-١٠٠٨، ص ٨٢، م ٤٩٥ بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٣ مايو ١٨٦٩م.

(٧٩) القلاطية: جمع "قلاط" وهو مشتق من المصدر التركي "قالفات"، و"قالفات تلامق" بمعنى تصليح السفينة، والجلفطة، والزخرفة، ويقال "قالفاتجى" أي مصلىح السفن (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ٤٠٤، ٤٢١) والقلاط هو الفنى المسئول عن أعمال الجلفطة أو القلفطة، وهذه الأعمال عبارة عن حشو الكتان المبلل بالقطران أو الشمع، ووضعه بين ألواح السفن لمنع تسرب المياه إلى داخل السفن بالإضافة إلى أعمال الطلاء الجزئية (انظر: السيد سيد أحمد توفيق دياب، البحرية المصرية خلال حكم إسماعيل ١٨٦٣-١٨٧٩، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا، قسم التاريخ، ١٩٨٥، ص ٢٦، هامش ١؛ فائزة ملوك، المرجع السابق، ص ١٥٣، هامش ٢). وفي بعض الأحيان كانت تسند له مهام "المرتقوز" وهو المختص بأعمال الحدادة التي تشمل تثبيت المسامير، والمثبتات الحديدية، والخشبية في أجزاء، ومقاطع السفينة، وإجراء الصيانة اللازمة لها (انظر: خلف العظيم الميرى، المرجع السابق، ص ٢٧٨).

(٨٠) الغطاسين: هي من الوظائف المهمة في صيانة السفن فقد أسند إليهم - إلى جانب المعرفين - مهمة الكشف على السفن وغيرها بالقاع للتأكد من صيانتها، ويتم الاستعانة بهم في الأحواض والترسانات، لذا اشترط فيهم

الاستقامة، واللياقة، والاستعداد للعمل مع أخذ الضمانات اللازمة عليهم، وقد خصص لكل واحد منهم أجرة اختلفت حسب درجاتهم، فخصص لخطاسين الدرجة الأولى مبلغ عشرة قروش، والثانية تسعة قروش، والثالثة ثمانية قروش يومياً، أما شيخهم فقد خصص له اثنا عشر قرشاً وعشرون بارة يومياً (انظر:فايزة محمد ملوك، المرجع السابق، ص ٢٠٧، ٢٥١، هامش ١، ٢).

(٨١) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧٥٥ - ٢٠٠٥، ص ٣٢٤، م ٦٩ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٣هـ/ ٢٢ يونيو ١٨٦٦م؛ صادر ديوان البحرية: س ١٠١ - ١٠٠٠٨، ص ٨٢، م ٤٩٥ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٦هـ/ ١٣ مايو ١٨٦٩م.

(٨٢) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦١ - ٢٠٠٦، ص ١٠٢، م ٦٦٨ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨١هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٨٦٤م.

(٨٣) نفسه: نفس السجل، ص ١٨٦، م ٧٧٩ بتاريخ ٤ رجب ١٢٨١هـ/ ٣ ديسمبر ١٨٦٤م.

(٨٤) نفسه: نفس السجل، ص ١٩٢، م ٨٣٠ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨١هـ/ ٨ ديسمبر ١٨٦٤م.

(٨٥) نفسه: نفس السجل، ص ١٠٢، م ٦٦٨ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨١هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٨٦٤م.

(٨٦) نفسه: س ٦٦٣ - ٢٠٠٦، ص ١٤، م ١٥٥، م ٧٥١، ٨٥١ بتاريخ غرة ذو الحجة ١٢٨١ - ٦ رجب ١٢٨٢هـ/ ٢٧ أبريل - ٢٥ نوفمبر ١٨٦٥م، صادر محافظة الإسكندرية، س ٢٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٤١٨، م ٨٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨هـ/ ٧ أبريل ١٨٧١م.

(٨٧) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٣ - ٢٠٠٥، ص ١٥٣، م ١٦٠٧ بتاريخ ٢٨ صفر ١٢٨٠هـ/ ١٤ أغسطس ١٨٦٣م.

(٨٨) نفسه: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٦٢، م ١٦٤٤ بتاريخ ٣ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ١٦ أكتوبر ١٨٦٣م.

(٨٩) كانت هذه الصابورات توضع للسفن لحفظ توازنها، وهى فارغة بعد إعطائهم رخصة من قبل مصلحة الميناء التابعين له لممارسة عملهم، وكان المسنول عن توفير تلك الصابورات مصلحة الاستحكامات، وقد كلف بالإشراف عليها، طائفة الصابورية. (انظر:فايزة ملوك، المرجع السابق، ص ٢٥٣).

(٩٠) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٣ - ٢٠٠٥، ص ١١٤، م ٢٣٩٠ بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨١هـ/ ٢٤ يناير ١٨٦٥م.

(٩١) نفسه: نفس السجل، ص ١١٤، م ٢٣٩٤ بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨١هـ/ ٢٤ يناير ١٨٦٥م.

(٩٢) نفسه: س ٢٣٥٤ - ٢٠٠٥، ص ٢٠٩، م ٢٦٢ بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٢هـ/ ٢٩ مايو ١٨٦٥م.

(٩٣) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٩ - ٢٠٠٦، ص ١٢٦، م ١٦٧ بتاريخ ١٤ شعبان ١٢٨٣هـ/ ٢٢ ديسمبر ١٨٦٦م.

(٩٤) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٧٠، م ١٦٩٦ بتاريخ ٢٤ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ٦ نوفمبر ١٨٦٣م.

(٩٥) نفسه: س ٢٣١٩ - ٢٠٠٥، ص ٩٠٧، م ١٩٤٢ بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٠هـ/ ٦ أبريل ١٨٦٤م.

(٩٦) نفسه: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ٢، م ١٠٤٠ بتاريخ ٢٨ ربيع أول ١٢٨٠هـ/ ١٢ سبتمبر ١٨٦٣م.

(٩٧) نفسه: س ٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ٨١، م ٦٦١ بتاريخ ٢٨ شعبان ١٢٨٠هـ/ ٧ فبراير ١٨٦٤م.

(٩٨) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢٠٩ - ٢٠٠٥، ص ٥٧٥، م ١٥٩ بتاريخ ٣ محرم ١٢٨١هـ/ ٢ يونيو ١٨٦٤م انظر الملحق رقم (١).

(٩٩) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ٢٤، م ٢٥٣ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٨١هـ/ ٢١ ديسمبر ١٨٦٤م.

(١٠٠) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢٠٩ - ٢٠٠٥، ص ٥٧٥، م ١٥٩ بتاريخ ٣ محرم ١٢٨١هـ/ ٢ يونيو ١٨٦٤م، صادر ديوان المالية: س ٨١٩ - ٣٠٠٣، ص ٢٦١، م ١٧٠ بتاريخ ٢ صفر ١٢٩٠هـ/ ١ أبريل ١٨٧٣م.

(١٠١) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦١ - ٢٠٠٦، ص ١٢٣، م ٥٢٣ بتاريخ غرة جماد ثانى ١٢٨١هـ/ ١ نوفمبر ١٨٦٤م.

(١٠٢) نفسه: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ٢٤، م ٢٣٥ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٨١هـ/ ٢١ ديسمبر ١٨٦٤م.

(١٠٣) نفسه: نفس السجل، ص ١٤٦، م ٣٥٩ بتاريخ ٢٠ رمضان ١٢٨١هـ/ ١٦ فبراير ١٨٦٥م.

(١٠٤) نفسه: س ٦٦٩ - ٢٠٠٦، ص ١٠٩، م ١٥٠ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٨٣هـ/ ١٣ ديسمبر ١٨٦٦م.

(١٠٥) نفسه: س ٦٦٣ - ٢٠٠٦، ص ١١٤، م ١٧٠ بتاريخ ١٣ جماد ثانى ١٢٨١هـ/ ١٣ نوفمبر ١٨٦٤م.

(١٠٦) معية سنوية عربى: دفتر جوابات، رقم الفيلم ٣٥، س ٨، ص ٦٣، م ٩١ بتاريخ ٢٢ رمضان ١٢٩٦هـ/ ٩ سبتمبر ١٨٧٩م.

(١٠٧) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٢ - ٢٠٠٥، ص ٢١٨، م ٤٤١ بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠هـ/ ٤ أغسطس ١٨٦٣م.

(١٠٨) محمود عبداللطيف عصفور وآخرون: المرجع السابق، ص ٣٧.

- (١٠٩) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠٠٦٨ - ٤٠٠٣، ص ٤٥، م ٢٦٨ بتاريخ ٢ جماد أول ١٢٨٢هـ/ ٢٣ سبتمبر ١٨٦٥م؛ أسرة محمد علي، (الأرشيف الأوروبي) عصر إسماعيل، ملف رقم (٥٠١٣ - ٥٠١٦٢٠) صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٦ صفر ١٢٨٠هـ/ ١٨ يونيو ١٨٦٨م.
- (١١٠) حسين خلاف: التجديد في الاقتصاد المصري الحديث، الطبعة الأولى، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ١٩٦٢، ص ٢٦٧؛ نبيل عبد الحميد سيد أحمد: الأجانب وأثرهم في تطوير مدينة الإسكندرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، الموسم الثقافي ١٩٧٨ - ١٩٨٣، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٢٥٩، ٢٦٠.
- (١١١) على باشا مبارك: الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، الجزء السابع، الطبعة الثانية، مركز تحقيق التراث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٢١؛ حسن سيد حسن، ميناء الإسكندرية دراسة في جغرافية النقل البحري، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، قسم الجغرافيا، القاهرة، ١٩٨٢، ص ١٠٩.
- (١١٢) الفرقاطات: جمع فرقاطة، وهي تعرف أيضاً باسم فرقاطون أو فرقطون، ويطلق عليها بالفرنسية "Frégate" وهي نوع من السفن الحربية الخفيفة المتوسطة الحجم استعملها الأوروبيون، والعثمانيون في البحرين المتوسط، والأسود منذ أوائل القرن السابع عشر الميلادي، وعرفت مصر هذا النوع من السفن الحربية منذ أوائل القرن التاسع عشر الميلادي، وأدخلته ضمن قطع أسطولها، وكان هذا النوع من السفن يسير أولاً بالشراع ثم أصبح يسير بالبخار، وكانت الفرقاطة تزود عادة بخمسين أو ستين مدفعاً، وعندما تكون الحاجة ماسة إلى مزيد من هذا النوع من السفن الحربية كان يتم تحويل السفن التجارية بعد تسليحها إلى فراكيط بل كانت تتحول أيضاً السفن من نوع القرويت سواء في ذلك الشراعية أو البخارية إلى فراكيط، وذلك بعد تكبيرها وإدخال التحسينات عليها، وعلاوة على المهمة الأساسية لها كانت تقوم أيضاً بمهام المراقبة، والكشف، والحراسة فتتخذ بذلك صفة المراكب المعروفة بالقرعة قول (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١١٥).
- (١١٣) جراتيان لوبيير: مدينة الإسكندرية، ترجمة زهير الشايب ضمن موسوعة وصف مصر، المجلد الثالث، دار الشايب للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٢٨٧؛ جمال الدين الشيال: تاريخ الإسكندرية في العصر الإسلامي، الإسكندرية، ١٩٦٧، ص ٦١؛ على باشا مبارك: المصدر السابق، ج ٧، ص ٢٢٢.
- (١١٤) الفنارات: جمع "فنار" وهو عبارة عن قنديل، أو مشعل في أبراج بجوار البحر، توقد في أعلاها النيران، أو توقد فيها المصابيح (انظر: السيد سيد أحمد توفيق دياب، المرجع السابق، ص ١٩٩) ويستخدم في إضاءة الفنار الشمع، أو زيت الكلز، أو زيت البترول، أو غاز الاستصباح وعلى ذلك فإن الفنار كان مصدراً إرشادياً للسفن، وقد صاحب إنشاءه عمل منارة تقوم على أنها مؤسسة على مصدر ضوء، وعدسات مكبرة بالإضافة إلى علامات تميز كل فنار فشكلا، ولونها يدلان عليها نهاراً، أما في الليل فكان يتم التعرف على مدى مرمى ضوئها، وطريقة ومضاته، ولونه، وأحياناً الفترة الزمنية بين بعضها البعض، ولون المنائر عادة يكون أبيض، أو أحمر، أو الاثنين معاً، أو ربما أخضر، ونور بعضها ثابت، وبعضها متحرك تتراوح مدة الدورة للمنائر ذات النور المتحرك بين ثانية، ودقيقة (انظر: خلف عبدالعظيم الميرى، المرجع السابق، ص ٨٦، ٨٧).
- (١١٥) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠٠٦١ - ٤٠٠٣، ص ٥٧، ٩٥، م ٣٥٥، ٥٧٨ بتاريخ ٨ صفر - ١٩ رجب ١٢٨٢هـ/ ٣ يوليو - ٨ ديسمبر ١٨٦٥؛ نفسه: س ٥٠٠١٦٥ - ٤٠٠٣، ص ٤، م ١٤ بتاريخ ٤ صفر ١٢٩٣هـ/ ٢ مارس ١٨٧٦م.
- (١١٦) أسرة محمد علي: (الأرشيف الأوروبي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ٥٠٤٢٣٣ - ٥٠١٣)، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ/ ١٧ يوليو ١٨٧٣م.
- (١١٧) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠٠٥١ - ٤٠٠٣، ص ١٩٠، م ٧٨٩ بتاريخ ١٣ رمضان ١٢٨١هـ/ ٢١ فبراير ١٨٦٤م.
- (١١٨) وارد محافظة الإسكندرية: س ٥٠١٧٢٠ - ٢٠٠٥، ص ١٤، م ٣ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٢هـ/ ٧ يوليو ١٨٦٥؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠٠٦٨ - ٤٠٠٣، ص ٨٠، م ٤٧٧ بتاريخ ٢٩ ذو الحجة، ١٢٨٢هـ/ ١٤ مايو ١٨٦٦م.
- (١١٩) أساكل: جمع أسكلة، وهي كلمة إيطالية بمعنى "سلم" والمقصود منها بالعرف البحري السلم الثابت، أو المتحرك الذي يستخدم في المراكب، والسفن لوصل أقسام بعضها ببعض المراكب المجاورة، أو للهبوط من السفينة إلى البر، ولقد وسع المعنى حتى شمل الميناء الذي يرقى إليه سلم السفينة، وكلمة "سكالا" الإيطالية تقابل بالفرنسية "Echelle" وقد حاول بعضهم ترجمتها إلى العربية "بسلم" فأطلقوا على الثغور الممتدة على شاطئ البحر المتوسط الشرقي، والجنوبي الشرقي بما فيها موانئ جزر بحر إيجه اسم "سلام الشرق"، وإن ذهب بعض المؤرخين بالقول إن أسكلة كلمة تركية "Iskele" تعني مكان شحن البضائع على الرغم من أن هذا المعنى ينطبق على واقع الأسكلة أكثر من ذلك إذ أنه لا يقصد منها في الواقع الموانئ فقط، وإنما تشمل جميع المراكز، والمدن التي كانت تشحن منها

- البضائع، أو تفرغ فيها، ويقم فيها الأجانب أكانت هذه المراكز موانئ على الساحل، أو مدنا في الداخل (انظر: ليلي الصباغ، المرجع السابق، ج١، ص ٢٣٣-٢٣٤).
- (١٢٠) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٦٥-٠٠٠٣، ص ١٤٨، م ٤٦٣ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٩٣هـ/ ٢٠ فبراير ١٨٧٦م.
- (١٢١) نفسه: نفس السجل، ص ٤، ٤١، ٤٧، م ١٤، ١٢٠، ١٤٣، بتاريخ ٤-٢٧ صفر ١٢٩٣هـ/ ٢-٢٨ مارس ١٨٧٦م.
- (١٢٢) أسرة محمد علي: (الأرشيف الأوروبي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ٢٣٣-٠٠٤١٣)، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ١٣ جماد أول ١٢٩٠هـ/ ١٧ يوليو ١٨٧٣م.
- (١٢٣) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١١٨-٠٠٠٣، ص ٦٤، م ٣٦٤ بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٨٧هـ/ ٢٧ مايو ١٨٧٠م.
- (١٢٤) نفسه: س ٢٠١-٠٠٠٣، ص ١، ٣٨، ٤١، م ١-٣، ٩٥، ٢٢٣، ٢٢٤ بتاريخ ٢٧ ذو الحجة ١٢٩٤ - ٢٢ محرم ١٢٩٥هـ/ ٢-٢٦ يناير ١٨٧٨م.
- (١٢٥) نفسه: نفس السجل، ص ٣٦، م ٢٠٠ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٩٥هـ/ ١ فبراير ١٨٧٨م.
- (١٢٦) نفسه: نفس السجل، ص ٦٨، ٩٨، م ٣٧٤، ٣٧٥، ٣٧٦ بتاريخ ١٩ صفر - ٢١ ربيع أول ١٢٩٥هـ/ ٢٢ فبراير - ٢٥ مارس ١٨٧٨م.
- (١٢٧) نفسه: نفس السجل، ص ١٣٤، ١٧٠، م ٦٥٣-٦٥٥، ٧٩٦ بتاريخ ١٩ ربيع ثنى - ٢٣ جماد أول ١٢٩٥هـ/ ٢٢ أبريل - ٢٥ مايو ١٨٧٨م.
- (١٢٨) نفسه: س ١١٠-٠٠٠٣، ص ١٩٨، م ١٠٥٥ بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٨٥هـ/ ١ ديسمبر ١٨٦٨م.
- (١٢٩) صادر معية سنية عربى: س ٢٠٩-٠٠٠٢، ص ٤١٦، م ١٧٤ بتاريخ ٢٤ ذو القعدة ١٢٨٠هـ/ ١ مايو ١٨٦٤م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦١-٠٠٠٣، ص ١٠٢، م ٦٢١ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨٢هـ/ ٦ يناير ١٨٦٦م.
- (١٣٠) صادر معية سنية عربى: س ٢٠٩-٠٠٠٢، ص ٤١٦، م ١٧٤ بتاريخ ٢٤ ذو القعدة ١٢٨٠هـ/ ١ مايو ١٨٦٤م.
- (١٣١) نفسه: س ٢١٦-٠٠٠٢، ص ٨١١، م ١٥٥ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٢هـ/ ١٢ يونيو ١٨٦٥م.
- (١٣٢) وارد القتاصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥١-٠٠٠٢، ص ٥٩، م ٥٨٦ بتاريخ ٢ رجب ١٢٨٠هـ/ ١٣ ديسمبر ١٨٦٣م.
- (١٣٣) نفسه: س ٢٣٢٣-٠٠٠٢، ص ٢١٢، م ٤٢٠ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠هـ/ ٢٥ يوليو ١٨٦٣م.
- (١٣٤) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦١-٠٠٠٣، ص ١٠٢، م ٦٢١ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨٢هـ/ ٦ يناير ١٨٦٦م.
- (١٣٥) معية سنية تركى: محظة ٤٣، صفحة بدون رقم، م ٣٩٩ بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٨٥هـ/ ١٧ يونيو ١٨٦٨م.
- (١٣٦) صادر ديوان المالية: س ٢١٦-٠٠٠٢، ص ٨١٣، م ٨١٤ بتاريخ ٢٠ جماد أول ١٢٨١هـ/ ٢١ أكتوبر ١٨٦٤م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦٨-٠٠٠٣، ص ١١٩، م ٧٢٠ بتاريخ ١٥ محرم ١٢٨٣هـ/ ٣٠ مايو ١٨٦٦م.
- (١٣٧) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦١-٠٠٠٣، ص ١٢٤، م ٧٣٦ بتاريخ ٢٨ شعبان ١٢٨٢هـ/ ١٦ يناير ١٨٦٦م.
- (١٣٨) صادر ديوان المالية: س ٩٢٨-٠٠٠٣، ص ١٤٦، م ٥٦٣ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٨١هـ/ ١٣ أغسطس ١٨٦٤م؛ وارد محافظة الإسكندرية: س ١١٥٥-٠٠٠٨، ص ١٣٤، م ١٦٣ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٤هـ/ ٢٣ فبراير ١٨٦٨م.
- (١٣٩) وارد محافظة الإسكندرية: س ١١٥٥-٠٠٠٨، ص ١٣٤، م ١٦٣ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٤هـ/ ٢٣ فبراير ١٨٦٨م.
- (١٤٠) الشمندورات: جمع شمندورة، وهى طافية فوق سطح الماء يراعى فى وضعها الثبات قدر الإمكان، وهى عبارة عن قطعة ضخمة من الخشب، أو القلين توضع فى بعض المواضع بالبحر للدلالة على الصخور، والأماكن التى يصعب العبور فيها، وقد تكون عبارة عن برميل يطفو على وجه الماء، وهى دائماً مثبتة فى قاع البحر بنقل كاف، والفرق بين مطلق الشمندورة، وما يسمونه بالشمندورة العلامة أن الثانية يوضع عليها نور بالليل للإرشاد (انظر: خلف عبدالعظيم الميرى، المرجع السابق، ص ٨٧).
- (١٤١) معية سنية عربى: قيد الأوامر الكريمة، س ١٩٤٣، ص ١٧، م ٣٨ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٩هـ/ ١٣ سبتمبر ١٨٧٢م.
- (١٤٢) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢٦٥-٠٠٠٢، ص ٤٢٩، م ١٢٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨هـ/ ٧ أبريل ١٨٧١م. انظر الملحق رقم (٢).

- (١٤٣) بوغاز: بمعنى حلق، حلقوم، حنجرة، خليج، مضيق، مصب (انظر: محمد على الأنسى، المرجع السابق، ص ١٢٥) وهو ممر ضيق يصل بين مرفأين (انظر: السيد سيد أحمد دياب، المرجع السابق، ص ١٩، هامش ٤).
- (١٤٤) صادر ديوان المالية: س ١٨٠٩١٨ - ٣٠٠٣، ص ٢٨، م ٦٧ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٠هـ / ١٦ مارس ١٨٧٣م.
- (١٤٥) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠١٥٩ - ٤٠٠٣، ص ٤٩، م ٢١٤ بتاريخ ٢٩ جماد ثاني ١٢٩٠هـ / ٢٤ أغسطس ١٨٧٣م، صادر محافظة الإسكندرية: س ١٨٠٠٣٦١ - ٢٠٠٥، ص ١٣، م ٢١٤ بتاريخ ٢٥ جماد أول ١٢٩٣هـ / ١٨ يونيو ١٨٧٦م.
- (١٤٦) ديوان المجلس الخصوصي: س ١٨٠٠٩١٢ - ٤٠٠١٩، ص ٥١، م ٣٨ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٠هـ / ٢ مارس ١٨٧٣م.
- (١٤٧) وارد ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠٠٤١٢ - ٤٠٠٣، ص ١١٢، م ٣٤٨ بتاريخ ٥ رمضان ١٢٩٠هـ / ٢٧ أكتوبر ١٨٧٣م.
- (١٤٨) أسرة محمد على (الأرشفيف الأوروبي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ١٦٢ - ٥٠١٣)، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٣٠ جماد أول ١٢٩٤هـ / ١٢ يوليو ١٨٧٧م، نفسه، ملف (رقم ٤٢٣٣ - ٥٠١٣)، صفحة ومادة بدون رقم، بتاريخ ١٤ ذو الحجة ١٢٩٤هـ / ٢٠ ديسمبر ١٨٧٧م.
- (١٤٩) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٨٠١٧١٥ - ٢٠٠٥، ص ٢٥٥، م ٦٥٥ بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨١هـ / ١٤ ديسمبر ١٨٦٤م؛ ديوان الداخلية: وارد دواوين العموم: س ٤٢٨، ج ١، م ٣ بتاريخ ١٢ رجب ١٢٨٩هـ / ١٥ سبتمبر ١٨٧٢م.
- (١٥٠) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٨٠١٧٢٠ - ٢٠٠٥، ص ٣٥، م ٦ بتاريخ ١٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ١ أكتوبر ١٨٦٥م.
- (١٥١) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠٠٥٠١ - ٤٠٠٣، ص ١٩٠، م ٧٨٩ بتاريخ ١٣ رمضان ١٢٨١هـ / ١٠ فبراير ١٨٦٥م، نفسه: س ١٨٠٠٠٦١ - ٤٠٠٣، ص ٩٥، م ٥٧٨ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٢هـ / ٨ ديسمبر ١٨٦٥م.
- (١٥٢) صادر ديوان المالية: س ١٨٠٠٦٠٨ - ٣٠٠٣، ص ٩٤٤، م ٢٩٥ بتاريخ ٢٢ جماد أول ١٢٨٠هـ / ٤ نوفمبر ١٨٦٣م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠٠١٥٩ - ٤٠٠٣، ص ٦٠، م ٢٧٧ بتاريخ ٨ رجب ١٢٩٠هـ / ١ سبتمبر ١٨٧٣م.
- (١٥٣) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٨٠١٧٢٠ - ٢٠٠٥، ص ٣٥، م ٦ بتاريخ ١٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ١ أكتوبر ١٨٦٥م.
- (١٥٤) فلايك: جمع فلوكة وهي تجمع أيضاً فلائك، وهي نوع من الزوارق الصغيرة التي تستعمل لنقل الركاب من السفن الكبيرة إلى الساحل (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١١٦). وهي تلحق بالسفن الحربية مثلما توضع على ظهرها أحياناً لاستخدامها عند اللزوم في نقل التموين، والأفراد (انظر: إسماعيل سرهنك، حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، القاهرة، د.ت، ص ٢٩٧) كما تلحق أيضاً بالسفن الكبيرة كنجاة بكل سفينة، حتى أن عمالها يكونون من ضمن طاقم السفينة، أما في الحالات الأخرى التي تعمل فيها مستقلة فقد اختلفت أعداد طاقمها، ولذا يرجح اختلاف أحجامها، وتجهيزاتها قياساً لاختلاف عدد أفراد الطاقم. (انظر: خلف عبد العظيم الميري، المرجع السابق، ص ٤٠٧).
- (١٥٥) وارد ديوان البحرية: س ١٨٠١١٥٥ - ٤٠٠٨، ص ٩، م ١٠ بتاريخ ١٦ جماد أول ١٢٨٤هـ / ١٥ سبتمبر ١٨٦٧م.
- (١٥٦) فيليب بن يوسف جلاد: قاموس الإدارة والقضاء، المجلد الثالث، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٩٠، ٩١.
- (١٥٧) وارد القناصل بمحافظات الإسكندرية: س ١٨٠٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ١٣٨، م ٨٦٩ بتاريخ ٦ محرم ١٢٨٠هـ / ٢٣ يونيو ١٨٦٣م.
- (١٥٨) خلف عبد العظيم سيد الميري: المرجع السابق، ص ٤٤٣.
- (١٥٩) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٨٠٠٦٦١ - ٢٠٠٦، ص ١٠٠، م ٤٢٢ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨١هـ / ٢٢ أكتوبر ١٨٦٤م.
- (١٦٠) صادر ديوان البحرية: س ١٨٠٠١٠٢ - ٤٠٠٨، ص ٢٨، م ٢٠٢ بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٦هـ / ٢٠ أكتوبر ١٨٦٩م.
- (١٦١) صادر ديوان المالية: س ١٨٠٠٩٣٣ - ٣٠٠٣، ص ١٠٢، م ١٢٧ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨٢هـ / ١٠ ديسمبر ١٨٦٥م.
- (١٦٢) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٨٠١٧٢٠ - ٢٠٠٥، ص ٣٥، م ٦ بتاريخ ١٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ٢ أكتوبر ١٨٦٥م، صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠٠١٠٦ - ٤٠٠٣، ص ٧، م ٥٤ بتاريخ ٢٦ جماد ثاني ١٢٨٤هـ / ٢٥ أكتوبر ١٨٦٧م.
- (١٦٣) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٨٠٠١٠٤ - ٤٠٠٣، ص ٢٤، م ١١٩ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٣هـ / ٢٢ يونيو ١٨٦٦م؛ نفسه: س ١٨٠٠١٠٦ - ٤٠٠٣، ص ٧، م ٥٤ بتاريخ ٢٦ جماد ثاني ١٢٨٤هـ / ٢٥ أكتوبر ١٨٧٦م.

(١٦٤) محفظة ٣٩، ملف ٨ بتاريخ ٢١ فبراير ١٨٧٠م؛ Fo. 78-2144

(١٦٥) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧٦٠-٢٠٠٥، ص ٥٠٩، م ١١٣ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥هـ/ ١١ يونيو ١٨٦٨م

(١٦٦) صادر ديوان البحرية: س ١٠٠٨-١٠٠١، ص ١٠٤، م ١٨٠ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٩ مايو ١٨٦٩م.

(١٦٧) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٠٠٠٠٦١-٤٠٠٣، ص ٢٣، م ١٤٣ بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢هـ/ ٨

يونيو ١٨٦٥م؛ صادر ديوان البحرية: س ١٠٠٠٠٧٩-١٠٠٠٨، ص ٥٨، م ١٥٠ بتاريخ ٢١ شوال ١٢٨٥هـ/ ٤ فبراير ١٨٦٩م.

(١٦٨) صادر ديوان المالية: س ١٠٠٠٦٠٨-٣٠٠٣، ص ٨١، م ٢٤٨ بتاريخ ١٩ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ١ نوفمبر

١٨٦٣م؛ صادر مصلحة ليمان ريس الإسكندرية: س ٨ حديث، ل/ ٣/ ١٨/ ٩٧٦ قديم، ص ١٠٩، م ١٦٨ بتاريخ ١٥ جماد أول ١٢٨٦هـ/ ٢٣ أغسطس ١٨٦٩م.

(١٦٩) صادر ديوان البحرية: س ١٠٠٠٠٧٩-١٠٠٠٨، ص ٥٨، م ١٥٠ بتاريخ ٢١ شوال ١٢٨٥هـ/ ٤ فبراير

١٨٦٩م.

(١٧٠) نفسه: س ١٠٠٠٨-١٠٠١، ص ١٠٤، م ١٨٠ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٩ مايو ١٨٦٩م.

(١٧١) الجنيه الاسترليني: نتيجة لارتباك العملة في عهد إسماعيل بسبب قلة الكمية التي تسك منها العملة المصرية لاسيما الجنيه المصري انتشرت العملة الأجنبية لاسيما الجنيه الاسترليني (الإنجليزي) وراجت سوقها، وهي نقود رديئة تطرد من سوق النقود الجيدة لأن الناس في معاملاتهم يحتفظون بالنقود الجيدة التي يكثر عيارها، ولذلك تكثر النقود الرديئة في السوق فزادت الأمور المالية تعقيداً خاصة وأن أقساط الديون كان يجب أدائها بالنقود الجيدة، وطبقاً للمرسوم الذي صدر في ٢٦ صفر ١٣٠٥هـ/ ١٣ نوفمبر ١٨٨٧م الذي اعتبر أساس السياسة النقدية في مصر فكان من أهم بنوده جعل وحدة النقود المصرية هي الجنيه المصري الذهبي مع سك عملة فضية، وبرونزية، ونيكلية من الفئات الصغيرة تساعد في حركة التداول بين الناس مع الاحتفاظ بثلاثة أنواع من النقود الأجنبية، وهي الجنيه الإنجليزي وسعره سبعة وتسعون قرشاً ونصف قرش إلى جانب الجنيه الفرنسي والتركي. (انظر: أمين مصطفى عفيفي عبدالله، تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث، الطبعة الثالثة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٤، ص ٣٢٧-٣٢٩).

(١٧٢) صادر ديوان البحرية، س ١٠٠٠١٠٣-١٠٠٠٨، ص ٢٠، م ٢٦٤ بتاريخ ١٦ جماد ١٢٨٦هـ/ ٢٤ أغسطس ١٨٦٩م.

(١٧٣) ديوان البحرية: أنشئ في عام ١٢٧٨هـ/ ١٨٦١م، وهو يتكون من عدة أقلام إدارية مختلفة خاصة بتدبير احتياجات السفن منها قلم التحرير الخاصة بالأعمال الكتابية، وقلم العهد وهو مسئول عن توفير احتياجات البحارة من الملابس، وقلم الصنف، وهو مختص بالأعمال المخزنية، وتوفير احتياجات السفن، وقلم العلاف، وهو يتولى تدبير شئون الأفراد مثل التجنيد، والإجازات، وقلم الحسابات، ويباشر صرف المرتبات، والأموال الخاصة بالسفن، وأخيراً قلم الكونتراتو وكان ينفذ الإصلاحات، والأعمال الهندسية المطلوبة للسفن، وهو همزة الوصل بين السفن وورش الترسانة المختلفة، وكان يتبع نظارة البحرية سفن الأسطول، ومصلحة الترسانة، وأمور الحوض العائم، وإدارة الكراكات، وكذلك الإشراف على البحرية التجارية، ومصلحة الليماتات والفنارات، ومصلحة الانجرارية (النقل النهري) وقد عمل بجانب هذا الديوان ديوان الفاوريات والعمليات الذي أنشئ في عام ١٢٧٥هـ/ ١٨٥٨م ومقره بولاق - وقد أعيد تكوينه هو، وديوان البحرية بصورته المذكورة في عهد إسماعيل - وقد شمل هذا الديوان ترسانة بولاق، والمخازن التابعة لها، وكذلك البواخر النيلية من الناحية المالية. (انظر: أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص ٦٧٦، ٦٧٧).

(١٧٤) صادر ديوان البحرية: س ١٠٠٠٠٧٩-١٠٠٠٨، ص ٥٨، م ١٥٠ بتاريخ ٢١ شوال ١٢٨٥هـ/ ٢١ يناير ١٨٦٩م؛ نفسه: س ١٠٠٠٨-١٠٠١، ص ١٠٤، م ١٨٠ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٦هـ/ ١٩ مايو ١٨٦٩م نفسه:

س ١٠٠٠٨-١٠٠١، ص ٣٤، م ٧١١ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨٦هـ/ ٢٩ أغسطس ١٨٦٩م.

(١٧٥) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ١٠٠٢٣٢٣-٢٠٠٥، ص ٢١٨، م ٤٤١ بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠هـ/

٤ أغسطس ١٨٦٣م؛ نفسه: س ١٠٠٢٣٥٢-٢٠٠٥، ص ٧٢، م ١٢٩٠ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨٠هـ/ ٣١ ديسمبر ١٨٦٣م.

(١٧٦) طائفة: هي هيئة ينتظم فيها المشتغلون بالحرفة الواحدة في البلد الواحد، وتنظم كل طائفة شئونها بنفسها في هيئة واحدة لها قوانينها وتقاليدها التي تربط أعضاء الحرفة الواحدة في وحدة واحدة مؤلفة. (انظر: محمد فهيم أمين، تاريخ الحركة النقابية، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧١، ص ٩). الاسم العربي لها هو "صنف" أو "حرفة" بينما أشارت إليها بعض المراجع الحديثة باسم "نقابات" (انظر: ليلى عبد اللطيف أحمد، دراسات في تاريخ ومؤرخى مصر والشام إبان العصر العثماني، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٥٨، ٥٩). إلا أن الوثائق تطلق عليها اسم طائفة، وهو الاسم الصحيح لاستخدام لفظ الطائفة بالنسبة لتنظيم الحرفة (انظر: صادر مصلحة ليمان ريس الإسكندرية: س ٦ حديث، ل/ ٣/ ٥٨/ ١ قديم، ص ٢٢، م ٣٠ بتاريخ ٨ جماد ثاني ١٢٨٠هـ/ ٢٠ نوفمبر ١٨٦٣م). ويرجع قيام الطوائف

إلى ضعف السلطة المركزية الوظيفية، وإلى المحافظة على سرية الصناعة، وتقاليدها، وإلى تدبير أمور الحرفة، والدفاع عن مصالحها، والعمل على رعايتها، وحماية أفرادها (انظر: عبدالسلام عبدالحليم عامر، طوائف الحرف فى مصر من ١٨٠٥-١٩١٤م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٣٢، ص ٣٦) وقد ضمت الطوائف جميع فئات المجتمع بلا استثناء، أو تفرقة فكان ينضم إليها المسلمون والأقباط، وكانوا يميلون إلى إظهار ولائهم لشيخ الطائفة أكثر من إظهاره للسلطة الحاكمة. (انظر: ليلى عبد اللطيف، المرجع السابق، ص ٥٧). أما عن نشأة نظام الطوائف فيرى البعض أن نشأة هذا النظام فى مصر يرجع إلى العصر الرومانى وإن لم يكن قبل ذلك. (انظر: راشد البراوى، محمد حمزة عlish، التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث، الطبعة الثانية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٥، ص ١٨). فى حين يرى فريق آخر أنه يرجع إلى ما قبل تأسيس السلطنة العثمانية بوقت طويل إلى القرن الثالث الهجرى/ التاسع الميلادى، وقد ارتبط هذا النظام ارتباطاً وثيقاً فى ظهوره بحركة القرامطة حيث ظهرت طوائف الحرف كهيئات معارضة للسلطات الحاكمة. (انظر: هاملتون جب وهارولد بوون، المجتمع الإسلامى والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، مراجعة الدكتور / أحمد عزت عبد الكريم، الجزء الثانى، دار المعارف بمصر، ١٩٧١، ص ١٢٢). وقد استمر هذا النظام فى العصر العثمانى، وذلك لأن سياسة الدولة العثمانية كانت ترمى إلى الإبقاء على النظم القائمة، والابتعاد ما أمكن عن الحكم المباشر (انظر: السيد رجب حراز، المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثمانى إلى الاحتلال البريطانى (١٥١٧-١٨٨٢م)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٠م، ص ٤٧، ٤٨). غير أن هذا النظام أصابه الضعف فى عهد محمد على نظراً لاتباع نظام الاحتكار، وإغلاق الباب أمام الابتكار، والفن، واستمر هذا التدهور فى عهد خلفائه لاتباعهم مبدأ الحرية الاقتصادية، والاعتماد على رؤوس الأموال الأجنبية حتى ألغى ما بقى من الطوائف فى عام ١٣٠٠هـ / ١٨٨٢م (انظر: عبدالسلام عبدالحليم عامر، المرجع السابق، ص ٩٠، ٩١؛ صلاح أحمد هريدى: الحرف والصناعات فى عهد محمد على، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٧٤).

(١٧٧) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٥٠٠٠٥ - ٤٠٠٣، ص ٣، ٨ بتاريخ ١٩ جماد أول ١٢٨٤هـ / ١٧ سبتمبر ١٨٦٧.

(١٧٨) نفسه: س ٥٠٠٠٦١ - ٤٠٠٢، ص ٢٣، ١٤٣ بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢هـ / ٨ يونيو ١٨٦٥م؛ وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية س ٥٠٠٢٣٥ - ٢٠٠٥، ص ٢٣١، ٢٩٩ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٨٢هـ / ٢٥ يونيو ١٨٦٥م؛ صادر ديوان البحرية: س ٥٠٠٠٧٩ - ٠٠٠٨، ص ٥٢، ١٠٣ بتاريخ ١٨ شوال ١٢٨٥هـ / ١٨ يناير ١٨٦٩م.

(١٧٩) صادر ديوان البحرية: س ٥٠٠١٠٣ - ٠٠٠٨، ص ٣٤، ٧١١ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨٦هـ / ٢٩ أغسطس ١٨٦٩م.

(١٨٠) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٥٠٠٢٣٢٣ - ٢٠٠٥، ص ٢١٨، ٤٤١ بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠هـ / ٣ أغسطس ١٨٦٣م؛ وارد مصلحة ليمان ريس الإسكندرية: س ١٦ حديث، ل / ٣ / ١٢ / ٥ / ٩٧٣ قديم، ص ٦، ٦ بتاريخ ٩ جماد ثانى ١٢٨٢هـ / ٣٠ أكتوبر ١٨٦٥م.

(١٨١) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠١٠٤ - ٤٠٠٣، ص ١، ٤ بتاريخ ٢١ محرم ١٢٨٤هـ / ٢٥ مايو ١٨٦٧م.

(١٨٢) نفسه: نفس السجل، ص ٢٤، ١١٩ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٣هـ / ٢٢ يونيو ١٨٦٦م؛ نفسه: س ٥٠٠٠٧٠ - ٤٠٠٣، ص ٦٠، ٣٠١ بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٣هـ / ٢١ نوفمبر ١٨٦٦م.

(١٨٣) نفسه: نفس السجل، ص ٢٤، ١١٩ بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٣هـ / ٢٢ يونيو ١٨٦٦م؛ نفسه: س ٥٠٠١٠٦ - ٤٠٠٣، ص ٧، ٥٤ بتاريخ ٢٦ جماد ثانى ١٢٨٦هـ / ٣ أكتوبر ١٨٦٩م.

(١٨٤) نفسه: س ٥٠٠١٠٦ - ٤٠٠٣، ص ١٢٣، ٩٩٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٤هـ / ٥ فبراير ١٨٦٨م.

(١٨٥) نفسه: نفس السجل، ص ١٥٧، ١٢٢١ بتاريخ ٢٢ رمضان ١٢٨٩هـ / ٢٣ نوفمبر ١٨٧٢م.

(١٨٦) ليرة: وهى تعرف باسم "ليرة الحصان" نظراً لوجود صور الحصان عليها وهى تساوى ١١٠ قرش صاغ (انظر: الأب أنستاس الكرملى، النقود العربية والإسلامية، وعلم النميات، الطبعة الثانية، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة ١٩٨٧، ص ٩٨، ١٠٤، ٢٠٣).

(١٨٧) شلن: وهو نقد إنجليزى بكسرتين يعنى الدرهم الإنجليزى، وهو يساوى خمسة قروش مصرية (انظر: الأب أنستاس الكرملى، المرجع السابق، ص ٢٤٢).

(١٨٨) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٥٠٠٠٧٠ - ٤٠٠٣، ص ٦٠، ٣٠١ بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٣هـ / ٢١ نوفمبر ١٨٦٦؛ نفسه: س ٥٠٠١٠٦ - ٤٠٠٣، ص ٦٧، ٨٦، ٥٥٦، ٧٠٨ بتاريخ ٢٤-٢٩ رجب ١٢٨٤هـ / ٦-١ نوفمبر ١٨٦٧م.

(١٨٩) القواربية: نسبة إلى راكبي القوارب جمع "قارب" وهو يتداخل إلى حد كبير مع أوصاف سفن أخرى إذ قيل عنه أنه سفينة صغيرة تلحق بالمركب، والسفن الكبيرة لاستخدامها فى التنقل بينها وبين الميناء، أو فى تحميل شحنات زائدة، أو فى النجاة من الأخطار. وأضاف البعض أن استخداماتها شتى، ولكنها كانت تستعمل بوجه خاص فى التنقل

بين القرى إبان فيضان النيل (انظر: سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٣٦٤).

(١٩٠) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧٢٠ - ٢٠٠٥، ص ٣٥، م ١٧٦ بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٢هـ / ١٣ يوليو ١٨٦٥م.

(١٩١) المواعين: جمع ماعون، وتعرف بالفرنسية "Mahonne" أى المركب الصغير، وقيل إنها مشتقة من العربية "معون" ويقابلها بالإنجليزية "Keel" ولها ساريتان، أو ثلاث سوار يبلغ طولها مائة وخمسة وتسعون قدماً، وعرضها ثلاثة وثلاثون قدماً، وكانوا يجهزونها ب أربعة وعشرين مدفعاً، وحمولتها ستمائة شخص، وعرفت عند العثمانيين باسم "ماعونة" وقد استخدمها العثمانيون، والأوروبيون كمراكب حربية توضع دائماً فى قلب تشكيل الأسطول (انظر: درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ١٣٧).

(١٩٢) صادر ديوان البحرية: س ١٠٢ - ٠٠٠٨ - ٢٠٠٥، ص ٢٨، م ٢٠٢ بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٦هـ / ٢٠ أكتوبر ١٨٦٩م.

(١٩٣) وارد محافظة الإسكندرية: س ٧٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٧٤٦، م ١١٥ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨٦هـ / ٤ ديسمبر ١٨٦٩م.

(١٩٤) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٢٢٩، م ١٢٤ بتاريخ ١٥ محرم ١٢٨٨هـ / ٦ أبريل ١٨٧١م.

(١٩٥) صادر مصلحة ليمان ريس الإسكندرية: س ٦ حديث، م ١ / ٥ / ٦ / ٤٥٣ قديم، ص ٨، م ٢٠ بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٩٦هـ / ٢٨ فبراير ١٨٧٨م.

(١٩٦) وارد محافظة الإسكندرية: س ٧٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٧٤٦، م ١١٥ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٨٦هـ / ١٠ يونيو ١٨٦٩م؛ صادر مصلحة ليمان ريس الإسكندرية: س ٦ حديث، م ١ / ٥ / ٦ / ٤٥٣ قديم، ص ٨، م ٢٠ بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٩٦هـ / ٢٨ فبراير ١٨٧٨م.

(١٩٧) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٨٢٠ - ٢٠٠٥، ص ٣٥، م ١٧٦ بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٢هـ / ١٣ يوليو ١٨٦٥م؛ وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٤ - ٢٠٠٥، ص ٢٦٨، م ٣٩١ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢هـ / ٢٧ نوفمبر ١٨٦٥م؛ صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٧٠١ - ٢٠٠٦، ص ١٤٩، م ٤٩٢ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٨٦هـ / ١٠ نوفمبر ١٨٦٩م.

(١٩٨) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦٨ - ٤٠٠٣، ص ٤٥، م ٢٦٨ بتاريخ ٢٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ١١ أكتوبر ١٨٦٥م.

(١٩٩) نفسه: نفس السجل، ص ١١٩، م ٧٢٠ بتاريخ ١٥ محرم ١٢٨٣هـ / ٣٠ مايو ١٨٦٦م.

(٢٠٠) نفسه: س ١٥١ - ٤٠٠٣، ص ١٣٤، م ٥٥٨ بتاريخ ١٣ صفر ١٢٨٨هـ / ٤ مايو ١٨٧١م؛ نفسه: س ٢٠١ - ٤٠٠٣، ص ٣٦، م ٢٠٠ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٩٥هـ / ٢٢ يناير ١٨٧٨م.

(٢٠١) نفسه: س ١٥٩ - ٤٠٠٣، ص ٤٩، م ٢١٤ بتاريخ ٢٩ جماد ثاني ١٢٩٠هـ / ٢٥ أغسطس ١٨٧٣م.

(٢٠٢) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦٨ - ٤٠٠٣، ص ١١٩، م ١٦٢، م ٧٢٠، م ٩٦٣ بتاريخ ٧ - ١٥ محرم ١٢٨٣هـ / ٢٢ - ٣٠ مايو ١٨٦٦م.

(٢٠٣) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٢٢٩، م ١٢٤ بتاريخ ١٥ محرم ١٢٨٨هـ / ٦ أبريل ١٨٧١م.

(٢٠٤) وارد ديوان الأشغال العمومية: س ٤١٢ - ٤٠٠٣، ص ١١٢، م ٣٢٨ بتاريخ ٥ رمضان ١٢٩٠هـ / ٢٧ أكتوبر ١٨٧٣م.

(٢٠٥) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٦٥ - ٤٠٠٣، ص ٤٧، م ١٤٢ بتاريخ ٢٧ صفر ١٢٩٣هـ / ٢٤ مارس ١٨٧٦م.

(٢٠٦) صادر محافظة الإسكندرية: س ٣٦٩ - ٢٠٠٥، ص ١٠٥، م ٨٣٤ بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٩٦هـ / ١٧ فبراير ١٨٧٩م.

(٢٠٧) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦٨ - ٤٠٠٣، ص ٤٥، م ٢٦٨ بتاريخ ٢٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ١١ أكتوبر ١٨٦٥م.

(٢٠٨) نفسه: نفس السجل، ج ٥، ص ٤٥، م ٢٦٨ بتاريخ ٢٠ جماد أول ١٢٨٢هـ / ١١ أكتوبر ١٨٦٥م انظر الملحق رقم (٣).

(٢٠٩) نفسه: س ١٦٥ - ٤٠٠٣، ص ١٤٨، م ٤٦٢ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٩٣هـ / ٢٠ فبراير ١٨٧٦م.

(٢١٠) نفسه: س ١٥٩ - ٤٠٠٣، ص ٦٠، م ٢٧٧ بتاريخ ٨ رجب ١٢٩٠هـ / ٢ سبتمبر ١٨٧٣م.

(٢١١) نفسه: س ١٥١ - ٤٠٠٣، ص ١٣٤، م ٥٥٨ بتاريخ ١٣ صفر ١٢٨٨هـ / ٤ مايو ١٨٧١م.

(٢١٢) تونيلاطة: وهى تساوى ٧٩٢ أقة (انظر: فائزة ملوك، المرجع السابق، ص ١٦٦، هامش ٢).

- (٢١٣) صادر ديوان البحرية: س ٨١٩-٠٠٠-٣٠٠٣، ص ٣٥، م ١١١ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨٧هـ/ ١٣ نوفمبر ١٨٧٠م.
- (٢١٤) نفسه: س ٦٠٨-٠٠٠-٣٠٠٣، ص ١٦، م ٤٧ بتاريخ ٦ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ١٩ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢١٥) نفسه: س ٦٠٢-٠٠٠-٣٠٠٣، ص ١١١، م ٣٣١ بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٨٠هـ/ ٥ يناير ١٨٦٤م.
- (٢١٦) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٣-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ١٩٤، م ٢٥٢٣ بتاريخ ١٥ ذو القعدة ١٢٨١هـ/ ١١ أبريل ١٨٦٥م؛ وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧٥٥-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٢٦٩، م ٧٠٤ بتاريخ ٦ شوال ١٢٨٣هـ/ ١١ فبراير ١٨٦٧م.
- (٢١٧) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٣-٠٠٠-٢٠٠٦، ص ٧٤، م ٤٤٤ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٨٢هـ/ ٩ يونيو ١٨٦٥م.
- (٢١٨) محفظة ٣٩، ملف ٨ بتاريخ ١٣ مايو ١٨٧٠م؛ FO 8-214؛ ديوان الداخلية: صادر الدواوين والعموم، س ٣٣، ص ١٥٣، م ١٤ بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٩هـ/ ٢٦ أبريل ١٨٧٢م.
- (٢١٩) وارد ديوان البحرية: س ٩٦٢-٠٠٠-٠٠٠٨، ص ٦٣، م ٥٤١ بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠هـ/ ٧ أغسطس ١٨٦٣م.
- (٢٢٠) كانت هناك إجراءات حيال إقبال الأجانب بصفة عامة على تجارة مثل هذا النوع من النقل، وتكوين شركات له، وذلك من قبل الحكومة المصرية ضمناً لحقها في الاستفادة منها، تمثلت هذه الإجراءات في تقديم سند ملكية للسفينة متضمنة اسم السفينة، ورقمها، والبلد التابعة لها حتى لا تحصل أى سفينة أخرى على نفس هذه البيانات، مما يؤدي إلى وقوع مشكلات، يضاف إلى ذلك سجل بأسماء عمال السفينة، ورخصة عملها للسفر، وتصريح الكورنتينة لها وتقدير حمولتها منعاً لتعرضها للغرق، وعلى قيودانات السفن الالتزام بتقديم هذه البيانات عند دخولها الميناء ضمناً لحسن سير العمل (انظر: لوائح وقوانين، محفظة ٦٩، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢٤ ذو الحجة ١٢٨٤هـ/ ١٧ أبريل ١٨٦٨م، ديوان المجلس الخصوصي، صادر الدواوين والأقاليم، س ١١/ ١/ ١٤ حديث، ٤٣ قديم، ص ٥٤، م ٣٥ بتاريخ ٨ ذو القعدة ١٢٩١هـ/ ١٧ ديسمبر ١٨٧٤م).
- (٢٢١) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥١-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٣١، م ١٥٥، م ٥٣٤، ٩٢٣ بتاريخ ٣ صفر - ٢ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ١٥ أكتوبر ١٨٦٣م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦١-٠٠٠-٤٠٠٣، ص ٢، م ٢٣، ١٠٠، م ١١، ١٤٣، ٦٠٨ بتاريخ ٦- ١٣ محرم ١٢٨٢هـ/ ٨- ١ يونيو ١٨٦٥م؛ وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٤-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٢١٥، م ٢٦٧ بتاريخ ٧ محرم ١٢٨٢هـ/ ٢ يونيو ١٨٦٥م؛ صادر القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٦٦٩-٠٠٠-٢٠٠٦، ص ١٨، م ٤٩، م ١١٣، ١٢٤ بتاريخ ٣- ١٣ رجب ١٢٨٣هـ/ ١١- ٢١ نوفمبر ١٨٦٦م؛ نفسه: س ٧٠١-٠٠٠-٢٠٠٦، ص ٣٠، م ١٠٨ بتاريخ ١٦ جماد آخر ١٢٨٦هـ/ ٢٣ سبتمبر ١٨٦٩م؛ صادر ديوان البحرية: س ١٠٨-٠٠٠-٠٠٠٨، ص ١٤٢، م ٦١٠ بتاريخ ٧ جماد أول ١٢٩١هـ/ ٢ يوليو ١٨٧٤م؛ معية سنية عربى: صادر الإفادات، س ٨، ص ٥٢، م ٨٦ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٩٤هـ/ ٣ مايو ١٨٧٧م.
- (٢٢٢) صادر ديوان البحرية: س ٧٩-٠٠٠-٠٠٠٨، ص ٥٢، م ١٠٣ بتاريخ ١٨ شوال ١٢٨٥هـ/ ١ فبراير ١٨٦٩م.
- (٢٢٣) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥١-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ١، م ٣١، م ٥٠، م ٥٣٤، ٥٧٨، بتاريخ ١٨ ربيع أول - ١٣ جماد آخر ١٢٨٠هـ/ ٢ سبتمبر - ٢٥ نوفمبر ١٨٦٣م؛ نفسه: س ٢٣٥٢-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٨٠، م ١٣٢١ بتاريخ ١٦ شعبان ١٢٨٠هـ/ ٢٦ يناير ١٨٦٤م؛ صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦١-٠٠٠-٢٠٠٦، ص ١٠٠، م ٤٢٢ بتاريخ ٢١ جماد أول ١٢٨١هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٨٦٤م؛ وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٤-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٢٣١، م ٢٩٩ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٨٢هـ/ ٢٥ يونيو ١٨٦٥م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٥٩-٠٠٠-٤٠٠٣، ص ٤٩، م ٢١٤ بتاريخ ٢٩ جماد ثلثي ١٢٩٠هـ/ ٢٤ أغسطس ١٨٧٣م.
- (٢٢٤) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥١-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٣٩، م ٥٤٨ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ٣١ أكتوبر ١٨٦٣م، ص ٣٩، م ٥٤٨ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ٣١ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢٢٥) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧١٥-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٢٥، م ٦٥٥ بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨١هـ/ ١٤ ديسمبر ١٨٦٤م.
- (٢٢٦) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢١٦-٠٠٠-٢٠٠٥، ص ٨٧٥، م ٩٦ بتاريخ ١١ ربيع آخر ١٢٨١هـ/ ١٣ سبتمبر ١٨٦٤م.
- (٢٢٧) صادر ديوان المالية: س ٧١٦-٠٠٠-٣٠٠٣، ص ٩٥، م ٣٥٤ بتاريخ ٣٠ جماد أول ١٢٨٤هـ/ ٢٩ سبتمبر ١٨٦٧م.
- (٢٢٨) نفسه: س ٩١٨-٠٠٠-٣٠٠٣، ص ٢، م ٤ بتاريخ ٩ محرم ١٢٩٠هـ/ ٩ مارس ١٨٧٣م.
- (٢٢٩) معية سنية تركى: محفظة ٥٢، ص ١٦٣، م ١٩٨ بتاريخ جماد ثلثي ١٢٩٢هـ/ ١٢ يوليو ١٨٧٥م.
- (٢٣٠) صادر ديوان البحرية: س ١٠٢-٠٠٠-٠٠٠٨، ص ٩٩، م ٢٢٦ بتاريخ ١٠ شعبان ١٢٨٦هـ/ ١٥ نوفمبر ١٨٦٩م.

- (٢٣١) وارد محافظة الإسكندرية: س ١٧١٥ - ٢٠٠٥، ص ٢٥، م ٦ بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨١هـ / ١٤ ديسمبر ١٨٦٤م.
- (٢٣٢) صادر محافظة الإسكندرية: س ٢١٦ - ٢٠٠٥، ص ٩٢٦، م ١٠٦ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨٢هـ / ٢٩ يونيو ١٨٦٥م. انظر الملحق رقم (٤).
- (٢٣٣) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ٦١ - ٤٠٠٣، ص ١٠٠، م ٦٠٨ بتاريخ ١٧ شعبان ١٢٨٢هـ / ٥ يناير ١٨٦٦م.
- (٢٣٤) صادر محافظة الإسكندرية: س ٣٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٩٦، م ٦٣٦ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٩٥هـ / ١٣ فبراير ١٨٧٨م.
- (٢٣٥) ديوان المجلس الخصوصي: س ٣٨ - ٠٠٠١٩، ص ٢٨، م ١٥ بتاريخ ١٨ ذو الحجة ١٢٨٤هـ / ١١ أبريل ١٨٦٨م؛ أسرة محمد علي: (الأرشيف الأوربي)، عصر إسماعيل، (ملف ٠٠٣٨٠١ - ٥٠١٣)، ص ٢، مادة بدون رقم بتاريخ ١١ شعبان ١٢٨٧هـ / ٦ نوفمبر ١٨٧٠م.
- (٢٣٦) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٢٨، م ١٥٠١ بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٠هـ / ٣ مارس ١٨٦٤م؛ صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ١٥، م ٧٩، ص ٢٢٤، ٢٨٨ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨١هـ / ٢٧ يناير ١٨٦٥م.
- (٢٣٧) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٢٨، م ١٥٠١ بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٠هـ / ٣ مارس ١٨٦٤م؛ صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ج ٢، ص ١٥، م ٢٢٤ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨١هـ / ١٩ ديسمبر ١٨٦٤م.
- (٢٣٨) محكمة الإسكندرية الشرعية: س ٦ - ١٠٢٩، ص ١١٦، م ٣٢٦ بتاريخ ٢٤ ربيع ثانی ١٢٨٧هـ / ٢٤ يوليو ١٨٧٠م.
- (٢٣٩) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٢٨، م ١٥٠١ بتاريخ ١٣ رمضان ١٢٨٠هـ / ٢١ فبراير ١٨٦٤م.
- (٢٤٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ١٥، م ٢٢٤ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨١هـ / ١٩ ديسمبر ١٨٦٤م.
- (٢٤١) صادر ديوان البحرية: س ١٠١ - ٠٠٠٠٨، ص ٤٢، م ١٦٥ بتاريخ ١٥ محرم ١٢٨٩هـ / ٢٥ مارس ١٨٧٢م.
- (٢٤٢) أسرة محمد علي (الأرشيف الأوربي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ٠٠٣١٠٧ - ٥٠١٣)، صفحة ومادة بدون رقم بتاريخ ٢ جماد آخر ١٢٩٢هـ / ٦ يوليو ١٨٧٥م.
- (٢٤٣) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٢٣ - ٢٠٠٥، ص ٢١٢، م ٤٢٠ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠هـ / ٢٥ يوليو ١٨٦٣م.
- (٢٤٤) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١١٠ - ٤٠٠٣، ص ١٩٨، م ١٠٥٥ بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٨٥هـ / ١ ديسمبر ١٨٦٨م.
- (٢٤٥) صادر محافظة الإسكندرية: س ٣٦٥ - ٢٠٠٥، ص ٩٦، م ٦٣٦ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٩٥هـ / ١٣ فبراير ١٨٧٨م.
- (٢٤٦) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣١٧ - ٢٠٠٥، ص ٣١٦، م ٢١٢٦ بتاريخ ٢٦ جماد أول ١٢٨٠هـ / ٨ نوفمبر ١٨٦٣م.
- (٢٤٧) نفسه: س ٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ١٦٠، م ٩٤١ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨٠هـ / ٢١ يوليو ١٨٦٣م.
- (٢٤٨) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ١٢، م ٢١٩ بتاريخ ١٨ رجب ١٢٨١هـ / ١٧ ديسمبر ١٨٦٤م.
- (٢٤٩) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣١٧ - ٢٠٠٥، ص ٣٠٨، م ٣٨٧ بتاريخ ٥ جماد أول ١٢٨٠هـ / ١٨ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢٥٠) نفسه: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٧٠، م ١٦٩٦ بتاريخ ٢٤ جماد أول ١٢٨٠هـ / ٦ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢٥١) معية سنية تركي: محفظة ٣٨، م ١٠ بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٣هـ / ١٨ مايو ١٨٦٦م.
- (٢٥٢) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٩٠، م ١٧٨٧ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨١هـ / ٢٢ يونيو ١٨٦٤م.
- (٢٥٣) نفسه: س ٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ٩٨، م ٧١١ بتاريخ ٥ شوال ١٢٨٠هـ / ١٤ مارس ١٨٦٤م؛ صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٥٩ - ٤٠٠٣، ص ٤٩، م ٢١٤ بتاريخ ٢٩ جماد ثانی ١٢٩٠هـ / ٢٤ أغسطس ١٨٧٣م.
- (٢٥٤) وارد القناصل بمحافظه الإسكندرية: س ٢٣٥٤ - ٢٠٠٥، ص ٢٠٩، م ٢٦٠ بتاريخ ٢٩ ذو الحجة ١٢٨١هـ / ٢٥ مايو ١٨٦٥م.
- (٢٥٥) نفسه: س ٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ٩٨، م ٧١١ بتاريخ ٥ شوال ١٢٨٠هـ / ١٤ مارس ١٨٦٤م.

- (٢٥٦) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٤-٢٠٠٥، ص ٢٠٩، م ٢٦٠ بتاريخ ٢٩ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٢٥ مايو ١٨٦٥م.
- (٢٥٧) نفسه: س ١٧٢٠-٢٠٠٥، ص ١٤، م ٣ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٢هـ/ ٧ يوليو ١٨٦٥م.
- (٢٥٨) صادر ديوان الأشغال العمومية: س ١٠٠٠٠٦١-٤٠٠٣، ص ٨٢، م ٥٠٥ بتاريخ ٢ رجب ١٢٨٢هـ/ ٢١ نوفمبر ١٨٦٥م.
- (٢٥٩) نفسه: نفس السجل، ص ٢-١، م ٦٢١ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨٢هـ/ ٦ يناير ١٨٦٦م.
- (٢٦٠) وارد محافظة الإسكندرية: س ١١٥٥-٠٠٠٨، ص ١٣٤، م ١٦٣ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٤هـ/ ٢٣ فبراير ١٨٦٨م.
- (٢٦١) وكالات: جمع "وكالة" كان الأوروبيون يطلقون على الوكالات (Oquelles) أو (Okels) وكانت هذه المنشآت تستخدم أساساً للتجارة الكبيرة بالقاهرة، وكانت تستعمل لتخزين البضائع، والمنتجات قبل توزيعها على دكاكين البيع بالتجزئة أو تخزين المنتجات التي كان يعاد تصديرها إلى الخارج، أو إلى بقية أنحاء العالم، وكان عدد من تلك الوكالات يشكل التزاماً مطروحاً للإيجار "يطلق عليه أقلام" أيضاً كان هناك منتجات معينة يحتكر بيعها في مكان محدد بالوكالات حيث يخضع البيع لرسوم يقوم بجبايتها الملتزم، وكانت معظم الوكالات تخصص في بيع سلعة معينة، وكانت النتيجة البديهية لهذا التخصص أن التجار الذين كانوا من أصول إقليمية واحدة، ويعملون في تجارة معينة قد أثروا التجمع معاً بصورة طبيعية داخل الوكالات نفسها، ومع أن الوكالات خصصت للتجارة إلا أنها تضمنت أنشطة حرفية متعددة، وكانت الوكالات علاوة على دورها تستعمل كمأوى للتجار الأجانب، والمصريين (انظر: أندريه ريمون، الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، الجزء الأول، ترجمة ناصر أحمد إبراهيم، باتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رؤف عباس، المجلس الأعلى للثقافة، العدد (٨١٨)، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٢٧، ٤٢٨).
- (٢٦٢) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٤٩، م ١٨٢ بتاريخ ٢٠ ربيع ثانى ١٢٨٠هـ/ ٤ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢٦٣) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣١٨-٢٠٠٥، ص ٣٧، م ٥٩٢ بتاريخ ٨ محرم ١٢٨٠هـ/ ٢٥ يونيو ١٨٦٣م.
- (٢٦٤) نفسه: نفس السجل، ص ٨٣٩، م ١٢١٤ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٨٠هـ/ ٢٧ يونيو ١٨٦٣م.
- (٢٦٥) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦٢-٢٠٠٦، ص ٧٧، م ٣٨١ بتاريخ ٢٥ شعبان ١٢٨١هـ/ ٢٣ يناير ١٨٦٥م.
- (٢٦٦) نفسه: س ١٠٠٠٧٠١-٢٠٠٦، ص ٩٠، م ٢٩٧ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٦هـ/ ١٥ أكتوبر ١٨٦٩م.
- (٢٦٧) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٢-٢٠٠٥، ص ٤٦، م ١٢١ بتاريخ ٩ غرة جماد آخر ١٢٨٠هـ/ ١٣ نوفمبر ١٨٦٣م.
- (٢٦٨) نفسه: س ١٠٠٢٣٥١-٢٠٠٥، ص ٣٩، م ٥٤٨ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨٠هـ/ ٣١ أكتوبر ١٨٦٣م.
- (٢٦٩) نفسه: س ١٠٠٢٣١٦-٢٠٠٥، ص ١٢، م ١٢ بتاريخ ٣ رجب ١٢٨٠هـ/ ١٤ ديسمبر ١٨٦٣م؛ نفسه: س ١٠٠٢٣١٧-٢٠٠٥، ص ٤٨١، م ٤٦٤٣ بتاريخ ١٤ ذو الحجة ١٢٨٠هـ/ ٢٠ مايو ١٨٦٤م.
- (٢٧٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٢، م ١٠ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١هـ/ ٢١ مايو ١٨٦٤م.
- (٢٧١) نفسه: س ١٠٠٢٣٥٣-٢٠٠٥، ص ١٣٥، م ١٤٦، م ٢٤٦٧ بتاريخ ١٦ رمضان - ٢٠ شوال ١٢٨١هـ/ ١٢ فبراير - ١٧ مارس ١٨٦٥م.
- (٢٧٢) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ١٠٠٢٣٥١-٢٠٠٥، ص ٥٠، م ٥٧٨ بتاريخ ١٣ جماد آخر ١٢٨٠هـ/ ٢٥ نوفمبر ١٨٦٣م، صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦٣-٢٠٠٦، ص ٣، م ١٥ بتاريخ ٢٦ ذو القعدة ١٢٨٢هـ/ ١٢ أبريل ١٨٦٦م؛ نفسه: س ١٠٠٠٧٠١-٢٠٠٦، ص ٩٠، م ٢٩٧ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٦هـ/ ١٥ أكتوبر ١٨٦٩م.
- (٢٧٣) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦١-٢٠٠٦، ص ٣١١، م ٣٣٥، م ٤٥٥ بتاريخ ٩ جماد أول ١٢٨٧هـ/ ٨ أغسطس ١٨٧٠م. (انظر ملحق رقم ٥).
- (٢٧٤) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ١٠٠٢٣٥٣-٢٠٠٥، ص ١٢٥، م ١٥٨، م ٢٤٢١، م ٢٥٠١، بتاريخ ٦-٢٥ شوال ١٢٨١هـ/ ٤-٢٨ مارس ١٨٦٥م.
- (٢٧٥) صادر القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ١٠٠٠٦٦٢-٢٠٠٦، ص ١٧٨، م ٤٠٤، م ١٠ بتاريخ ١٠ ذو الحجة ١٢٨١هـ/ ٦ مايو ١٨٦٥م.
- (٢٧٦) نفسه: س ١٠٠٠٦٦٩-٢٠٠٦، ص ٤٩، م ١٢٢ بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٣هـ/ ٢١ نوفمبر ١٨٦٦م.
- (٢٧٧) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ١٠٠٢٣٥٢-٢٠٠٥، ص ١٣٥، م ١٥٠٨، م ٢٩ بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٨٠هـ/ ٨ مارس ١٨٦٤م.

(٢٧٨) في سنة ١٢٨٧هـ / ١٨٧١م أصدرت الحكومة المصرية قراراً بالسماح باستيراد الدخان من الخارج بشرط حصول مستورديهم على رخصة بذلك، وتحديد أسعاره داخل مصر بناء على اتفاق متبادل بينهم، وإذا بيع في مكان غير مرخص له يتم مصادرتة على الفور باعتباره مهرّباً. (انظر: أسرة محمد علي، (الأرشيف الأوربي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ٠٠٢٢٣٤ - ٥٠١٣)، ص ١-٥، مادة بدون رقم بتاريخ ذو القعدة - ذو الحجة ١٢٨٧هـ / يناير - فبراير ١٨٧١م). وبصفة عامة زاد نشاط التجار الأجانب في هذه التجارة منذ أواخر القرن التاسع عشر وحتى قيام الحرب العالمية الأولى عندما قررت مصر سياسة تحريم زراعة الدخان، والتي نفذت بوحى من إنجلترا تحقيقاً للمكاسب، فضلاً عن رغبتها في حرب الاقتصاد المصري داخلياً، خاصة وأن تجارة الدخان تمثل أهمية كبيرة في مصر بعد تجارة القطن من حيث الأرباح (انظر: أسرة محمد علي، (الأرشيف الأوربي) عصر إسماعيل، ملف (رقم ٠٠٢٢٣٤ - ٥٠١٣)، ص ٧، ٨، مادة بدون رقم بتاريخ ذو القعدة - ذو الحجة ١٢٨٧هـ / يناير ١٨٧١م).

(٢٧٩) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٠٠٢٣٢٣ - ٢٠٠٥، ص ٢٠٧، ٢١٤، ٤١٩م، ٤٢١ بتاريخ صفر ١٢٨٠هـ / ١٩ يوليو ١٨٧٣م؛ نفسه: س ٠٠٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ٣٩، ٩١، ١١٩، ١٥٢، ٥٤٨م، ٦٩٤، ٨٧٦، ٩٠٧ بتاريخ ٢٠ صفر - ٩ ذو القعدة ١٢٨٠هـ / ٦ أغسطس - ١٦ أبريل ١٨٦٤م؛ نفسه: س ٠٠٢٣١٧ - ٢٠٠٥، ص ٣، ٤، ٨٨٧٧ بتاريخ ٢٠ ذو القعدة ١٢٨٠هـ / ٢٧ أبريل ١٨٦٤م؛ صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٠٦٦١ - ٢٠٠٦، ص ٤١، ٩٣، ٣٣٤م، ٣٩٥، ٣٩٦ بتاريخ ١٧ جماد أول ١٢٨١هـ / ١٨ أكتوبر ١٨٦٤م؛ معية سنية تركي: محفظة ٥٢، ص ٦٦، ٧٦ بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٩٢هـ / ١٢ أبريل ١٨٧٥م.

(٢٨٠) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٠٠٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ١٥٢، ١٩١، ١٩٩م، ٦٩٤، ٩٠٧ بتاريخ ٢٠ صفر - ١٨ رمضان ١٢٨٠هـ / ٢٦ فبراير ١٨٦٤م.

(٢٨١) ديوان المجلس الخصوصي: صادر غير رسمي، س ٢، ص ٥، ١٤ بتاريخ ٣ جماد أول ١٢٩٢هـ / ٦ يونيو ١٨٧٥م.

(٢٨٢) معية سنية عربي: قيد الإفادات الواردة للجهة السنية من المديريات والمحافظات، س ٥ حديث، ١٧ قديم، ص ٦١، ١٠٢ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٩٣هـ / ٢٦ مارس ١٨٧٦م.

(٢٨٣) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٠٠٢٣٢٣ - ٢٠٠٥، ص ٢٠٧، ٤١٩م، ٤١٩ بتاريخ ٢ صفر ١٢٨٠هـ / ١٩ يوليو ١٨٦٣م.

(٢٨٤) نفسه: نفس السجل، ص ٢١٤م، ٤٢٩م، ٤٢٩ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٠هـ / ٢٩ يوليو ١٨٦٣م.

(٢٨٥) نفسه: س ٠٠٢٣٥١ - ٢٠٠٥، ص ٣٩، ٥٤٨م، ٥٤٨ بتاريخ ١٨ جماد أول ١٢٨٠هـ / ٣١ أكتوبر ١٨٦٣م.

(٢٨٦) نفسه: نفس السجل، ص ١١٩م، ٧٨٦م، ٧٨٦ بتاريخ ٩ ذو القعدة ١٢٨٠هـ / ١٦ أبريل ١٨٦٤م.

(٢٨٧) أحمد الشرييني: المرجع السابق، ص ٣٧٥، ٣٧٤.

(٢٨٨) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٠٦٦١ - ٢٠٠٦، ص ٧١، ٤٤م، ٤٤ بتاريخ ٥ جماد أول ١٢٨١هـ / ٦ أكتوبر ١٨٦٤م.

(٢٨٩) نفسه: س ٠٠٠٠٦٦٢ - ٢٠٠٦، ج ٢، ص ١٠، ٢١٦م، ٢١٦ بتاريخ ١٨ رجب ١٢٨١هـ / ١٧ ديسمبر ١٨٦٤م.

(٢٩٠) نفسه: نفس السجل، ص ٦٩م، ٣٣٨م، ٣٣٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١هـ / ١٨ يناير ١٨٦٥م.

(٢٩١) نفسه: نفس السجل، ص ٨٠م، ٢٩٥م، ٢٩٥ بتاريخ غرة رمضان ١٢٨١هـ / ٢٨ يناير ١٨٦٥م.

(٢٩٢) صادر محافظة الإسكندرية: س ٠٠٠٠٣٦١ - ٢٠٠٥، ص ٧١، ٤١٩م، ٤١٩ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٤هـ / ٣١ يناير ١٨٧٧م.

(٢٩٣) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٠٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ١١٣، ٣٢٣م، ٣٢٣ بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨١هـ / ٢٤ يناير ١٨٦٥م.

(٢٩٤) نفسه: نفس السجل، ص ١٣٣م، ٣٤٧م، ٣٤٧ بتاريخ ١١ رمضان ١٢٨١هـ / ٧ فبراير ١٨٦٥م.

(٢٩٥) نفسه: س ٠٠٠٠٧٠١ - ٢٠٠٦، ص ٣٣، ١١٧م، ١١٧ بتاريخ ٢٢ جماد آخر ١٢٨٦هـ / ٢٩ سبتمبر ١٨٦٩م.

(٢٩٦) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٠٠٠٢٣٥٢ - ٢٠٠٥، ص ١٣٧، ١٥٢٥م، ١٥٢٥ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٠هـ / ١٨ يوليو ١٨٦٣م.

(٢٩٧) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٠٦٦٢ - ٢٠٠٦، ص ١٩٦، ٤٣٠م، ٤٣٠ بتاريخ ٢٣ ذو الحجة ١٢٨١هـ / ١٩ مايو ١٨٦٥م.

(٢٩٨) صادر محافظة الإسكندرية: س ٠٠٠٠٢١٦ - ٢٠٠٥، ص ٩١٧، ١٠١م، ١٠١ بتاريخ ٢١ محرم ١٢٨٢هـ / ١٦ يونيو ١٨٦٥م.

(٢٩٩) وارد ديوان البحرية: س ٠٠٠١١٥٥ - ٠٠٠٠٨، ص ١٢٤م، ١٢٥م، ١٢٥ بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٤هـ / ٢ نوفمبر ١٨٦٧م.

(٣٠٠) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٠٠٠٠٧٠١ - ٢٠٠٦، ص ٥٨، ١٩٩م، ١٩٩ بتاريخ ٢٦ جماد ثاني ١٢٨٦هـ / ٣ أكتوبر ١٨٦٩م.

(٣٠١) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٠٠٠٢٣٥٣ - ٢٠٠٥، ص ٧٢م، ٢٣٧٠م، ٢٣٧٠ بتاريخ ١١ جماد ثاني ١٢٨١هـ / ١١ نوفمبر ١٨٦٤م. * وضماناً لتنفيذ هذا الأمر أجرى التفتيش على البارود المستورد من الخارج للتأكد من أنه غير

مهرب عن طريق تخصيص عدد من المراكب التي تتولى مهمة تفتيش السفن المحملة به عند دخولها الموانئ لاسيما الأجنبية في حضور قناصلهم، وفي حالة عدم حضورهم لا يجرى تفتيشها بل إذا اكتشف بارود مع إحدى هذه السفن يتم الترقب، والانتظار لخروج البارود من السفينة وعند خروجه يتم ضبطه مع اتخاذ اللازم، وكذلك الحال بالنسبة للسفن الأخرى، وقد تم تعيين قواصين ليتولوا مهمة تفتيش السفن، وكذلك تفتيش الأماكن التي يحتمل فيها إخفاء البارود، أو في المحطات لاحتمال نقلها مع الركاب سواء القادمين، أو الخارجين من مصر بواسطة السكة الحديد لاسيما المشتبه فيهم، وذلك لصعوبة تفتيشهم جميعاً (انظر: فايزة ملوك، المرجع السابق، ص ٣٩٥، هامش ٢).

(٣٠٢) وارد القناصل بمحافظة الإسكندرية: س ٢٣٥٣ - ٢٠٠٥، ص ١٢١١، م ١٤٦٠ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨٠ هـ / ٨ فبراير ١٨٦٤ م؛ نفسه: س ٢٣٥٣ - ٢٠٠٥، ص ٧٢، م ٢٣٧٠ بتاريخ ١١ جماد ثاني ١٢٨١ هـ / ١١ نوفمبر ١٨٦٤ م.

(٣٠٣) صادر القناصل بضبطية الإسكندرية: س ٢٦٦٩ - ٢٠٠٦، ص ٤٩، م ١٢٣ بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٣ هـ / ٢١ نوفمبر ١٨٦٦ م؛ صادر ديوان البحرية: س ٧٩ - ٠٠٠٠٧٩، ص ١٣٠، م ١٢٠ بتاريخ ٢٥ ذو القعدة ١٢٨٥ هـ / ١٢ مارس ١٨٦٩ م.

(٣٠٤) صادر ديوان المالية: س ٨١٩ - ٣٠٠٣، ص ٧٠، م ٢١٩ بتاريخ ٢٢ شعبان ١٢٨٧ هـ / ٧ نوفمبر ١٨٧٠ م.

(٣٠٥) صادر محافظة الإسكندرية: س ٧٥ - ٢٠٠٥، ص ١٧٢٨، م ٧١٩ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ / ١٣ سبتمبر ١٨٧٢ م انظر الملحق رقم (٦).

المصادر والمراجع

أولاً: وثائق غير منشورة

- سجلات صادر ووارد محافظة الإسكندرية
- سجلات صادر ووارد القناصل بضبطية ومحافظة الإسكندرية.
- سجلات صادر ووارد ديوان الأشغال.
- سجلات صادر ليمان ريس الإسكندرية.
- سجلات صادر ووارد ديوان البحرية.
- سجلات صادر ووارد ديوان المالية.
- سجلات صادر مجلس خصوصى.
- سجلات معية سنية عربى
- سجلات معية سنية تركى
- سجلات محكمة إسكندرية الشرعية.
- ملفات أسرة محمد على (الأرشفة الأوروبى) عصر إسماعيل.
- محافظ لوائح وقوانين.
- محافظ F. O (الخارجية البريطانية).

ثانياً: القواميس

- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، ١٩٧٤.
- فيليب بن يوسف جلال: قاموس الإدارة والقضاء، المجلد الثالث، الطبعة الثالثة، مطبعة دار الوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٣.
- محمد على الأنسى: قاموس اللغة العثمانية المسمى الدرارى اللامعات فى منتخبات اللغات، يحتوى على الكلمات التركية والألفاظ الفارسية والإفرنجية المتداولة فى اللغة العثمانية، بيروت، ١٩٠٠.

ثالثاً: رسائل جامعية غير منشورة

- السيد سيد أحمد توفيق دياب: البحرية المصرية خلال حكم إسماعيل ١٨٦٣-١٨٧٩، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، قسم التاريخ، ١٩٨٥.
- إبراهيم يونس محمد سلطح: تاريخ مصر العثمانية من (٩٢٣ - ١١٣١هـ / ١٥١٧ - ١٧١٩م) من خلال مخطوط "تحفة الأحباب" بمن ملك مصر من الملوك والنواب" ليوسف الملوانى الشهير بابن الوكيل، رسالة ماجستير ، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، قسم التاريخ، عام ١٩٨١.
- حسن سيد حسن: ميناء الإسكندرية دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة دكتوراه، كلية البنات جامعة عين شمس، قسم الجغرافيا، القاهرة، ١٩٨٢.
- زينب محمد حسين الغنام: الجاليات الأجنبية ودورها فى الحياة الاقتصادية والاجتماعية فى مصر إبان العصر العثمانى (١٥١٧ - ١٧٩٨) رسالة دكتوراه كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، فرع البنات، قسم التاريخ، ١٩٨٨.
- نجوى إسماعيل السيد: المحاكم المختلطة وأثرها فى المجتمع المصرى، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عين شمس، قسم التاريخ، ١٩٩٩.

رابعاً: المراجع العربية

- الأب أنستاس الكرملى: النقود العربية والإسلامية، وعلم النميات، الطبعة الثانية، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة ١٩٨٧.
- السيد رجب حراز: المدخل إلى تاريخ مصر الحديث من الفتح العثمانى إلى الإحتلال البريطانى (١٥١٧-١٨٨٢م)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٠.
- أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد فى تاريخ الجبرتى من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.
- أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية فى عصر الحرية الاقتصادية ١٨٤٠-١٩١٤، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (٨٦)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.
- أحمد عبدالرحيم مصطفى: الثورة العربية، المكتبة الثقافية، دار القلم، القاهرة، ١٩٦١.
- -----: عصر حكيكان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠.
- أحمد عبدالمصنف محمود: البحرية المصرية فى مائه عام ١٨٦٣-١٩٦٣م ضمن فصول تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٣.
- إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الثانى، الطبعة الأولى، القاهرة، د.ب.
- أمين مصطفى عفيفى عبدالله: تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث، الطبعة الثالثة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٤.
- أندريه ريمون: الحرفيون والتجار فى القاهرة فى القرن الثامن عشر، الجزء الأول، ترجمة ناصر أحمد إبراهيم، باتسى جمال الدين، مراجعة وإشراف/ رؤف عباس، المجلس الأعلى للثقافة، العدد (٨١٨)، القاهرة، ٢٠٠٢.
- أنور عبدالعليم: المعارف البحرية وتطور الملاحة العربية، ضمن فصول تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، ١٩٧٣.
- جراتيان لوبير: مدينة الإسكندرية، ترجمة زهير الشايب ضمن موسوعة وصف مصر، المجلد الثالث، دار الشايب للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٤.
- جمال الدين الشيال: تاريخ الإسكندرية فى العصر الإسلامى، الإسكندرية، ١٩٦٧.
- جميل خانكى: الأحوال الشخصية للأجانب فى مصر، المطبعة العصرية، القاهرة، د.ب.
- حسين خلاف: التجديد فى الاقتصاد المصرى الحديث، الطبعة الأولى، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ١٩٦٢.

- حلمى أحمد شلبي: الموظفون فى مصر فى عصر محمد على، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (٣٠)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٨٩.
- خلف عبدالعظيم سيد الميرى: تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢.
- راشد البراوى، محمد حمزة عlish: التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث، الطبعة الثانية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٥.
- سعاد ماهر: البحرية فى مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٧.
- صلاح أحمد هريدى: دراسة عن بعض جمارك مصر فى القرن الثامن عشر، الإسكندرية، دمياط، رشيد، البرلس، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩.
- دراسات فى تاريخ مصر الحديث والمعاصر ١٢٢٠ - ١٣٠٠هـ / ١٨٠٥ - ١٨٨٢م، الجزء الثانى، الطبعة الأولى، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٠.
- الحرف والصناعات فى عهد محمد على، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٣.
- عبدالرحمن فهمى: النقود المتداولة أيام الجبرتى، بحث منشور ضمن كتاب بحوث ودراسات عن عبدالرحمن الجبرتى بإشراف الدكتور/ أحمد عزت عبدالكريم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦.
- عبدالسلام عبدالحليم عامر: طوائف الحرف فى مصر من ١٨٠٥ - ١٩١٤م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٣٢.
- عبدالسميع سالم الهراوى: لغة الإدارة العامة فى مصر فى القرن التاسع عشر، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية، القاهرة، ١٩٦٣.
- عبدالعزيز محمد الشناوى: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٠.
- عزيز خانكى بك: المحاكم الأهلية والمحاكم المختلطة ماضيها. حاضرها. مستقبلها، المطبعة العصرية، القاهرة، ١٩٣٩.
- عفاف مسعد السيد العبد: دور الحامية، العثمانية فى تاريخ مصر (١٥٦٤ - ١٦٠٩م) سلسلة تاريخ المصريين، العدد (١٧٩)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠.
- على باشا مبارك: الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، الجزء السابع، الطبعة الثانية، مركز تحقيق التراث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧.
- فايزة محمد حسن ملوك: المصالح البريطانية فى الموانئ المصرية (١٢٨٠ - ١٣٣٢هـ/ ١٨٦٣ - ١٩١٤م)، مكتبة بستان المعرفة، ٢٠٠٩.
- ليلى الصباغ: الجاليات الأوروبية فى بلاد الشام فى العهد العثمانى فى القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين العاشر والحادى عشر الهجريين، جزءان، الطبعة الأولى، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩.
- ليلى عبداللطيف أحمد: دراسات فى تاريخ ومؤرخى مصر والشام إبان العصر العثمانى، مكتبة الخانجى، القاهرة، ١٩٨٠.
- محمد رشدى: التطور الاقتصادى فى مصر، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، د.ت.
- محمد رفعت رمضان: على بك الكبير، دار الفكر العربى، القاهرة، ١٩٥٠.
- محمد عبدالبارى: الامتيازات الأجنبية، سلسلة المعارف العامة، القاهرة، ١٩٣٠.
- محمد فهم أمين: تاريخ الحركة النقابية، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧١.

-
- محمود عبداللطيف عصفور وآخرون: جغرافية النقل في مصر، سلسلة دراسات في جغرافية مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٧.
 - نبيل عبدالحميد سيد أحمد: الأجانب وأثرهم في تطوير مدينة الإسكندرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، الموسم الثقافي ١٩٧٨-١٩٨٣، القاهرة، ١٩٨٤.
 - نجيب مخلوف: نوبار باشا وما تم على يده، المطبعة العمومية بمصر، د.ت.
 - هاملتون جب وهارولد بوون: المجتمع الإسلامى والغرب، ترجمة أحمد عبدالرحيم مصطفى، مراجعة الدكتور/ أحمد عزت عبدالكريم، الجزء الثانى، دار المعارف بمصر، ١٩٧١.
 - خامساً: المراجع الأجنبية
 - Shaw, S. J., Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt (1517- 1798) Princeton, New Jersey, 1962.
 - , Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution, Cambridge, Massachusetts, 1964